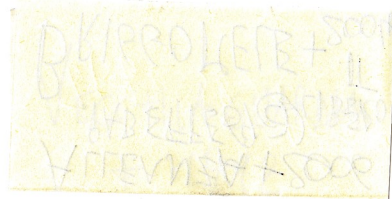
ENRICO CERNUSCHI

LA VITTORIA IN PRESTITO

GIANNI IUCULANO EDITORE

L'Italia, le guerre, l'armistizio,
gli USA e la NATO.
parlano gli Ammiragli.

ISBN 88-7072-74
9 788870 7274

All'indimenticabile ammiraglio Luigi Donini
e a sua moglie Grace

Si ringrazia la Direzione della Rivista Marittima,
che per prima pubblicò nel 2003
la versione originaria di questo studio

Grafica e impaginazione
Antonio De Natale

Indice

Introduzione alla Seconda edizione		Pag. 7
Introduzione alla Prima edizione		Pag. 13
Prologo	L'Italia contro il resto del mondo	Pag. 17
Capitolo primo	Da guerra a guerra	Pag. 42
Capitolo secondo	Il tesoro nascosto	Pag. 63
Capitolo terzo	Il vincitore riluttante	Pag. 72
Capitolo quarto	Bertoldo sbarca a Brooklyn	Pag. 85
Capitolo quinto	L'ultima marea	Pag. 94
Capitolo sesto	Il trionfo della *Fleet in being*	Pag. 105
Capitolo settimo	Il ritorno dei McGregor	Pag. 120
Capitolo ottavo	Il consiglio della Corona	Pag. 152
Capitolo nono	Bilancio e conclusione	Pag. 178

Introduzione alla Seconda edizione, riveduta, ampliata e polemica

Questo libro, apparso per la prima volta nel 2003 in una versione ridotta per i tipi della Rivista Marittima, il bisecolare mensile dello Stato Maggiore della Marina Militare, riappare oggi, in veste riveduta e aggiornata, a cura dell'editore pavese Gianni Iuculano in seguito a un avvenimento, a dir poco, curioso.

Un giornalista della RAI di lungo corso ha infatti ritenuto necessario attaccare pesantemente, nel corso del 2005, il volumetto originario e, in prima persona, l'autore mediante un proprio pamphlet dedicato a riproporre, in chiave classica, le vicende dell'armistizio italiano dell'8 settembre 1943. La tesi del giornalista in questione, centrata tutta sulla parola tradimento ripetuta a ogni piè sospinto, non è, per la verità, nuova. Risale, infatti, al pari di diverse tra le fonti citate rumorosamente da quello stesso personaggio, ad alcuni analoghi libelli pubblicati, nel 1944, dagli organi di propaganda della Repubblica Sociale Italiana.

Riprendendo una linea di condotta già inaugurata da Carlo Sforza (ultimo segretario del Partito Nazionale Fascista prima del suicidio del regime, consumato la notte del Gran Consiglio del 25 luglio 1943) costoro sostengono una tesi semplicistica, ma efficace. I tenaci difensori dell'ultimo Mussolini affermano, invero, che il Duce, in quanto tale, non aveva sbagliato mai, ma che era stato bellamente tradito dai militari che lo circondavano.

Questa giustificazione, oggettivamente deboluccia, cozzava, nel 1944, contro una lunga serie di grossi problemi logici e, soprattutto, contingenti, d'origine squisitamente politica.

Nell'ambito delle Forze Armate, infatti, la Miliza, non era destinata, ovviamente, a sedere sul banco degli accusati.

La giovane aeronautica, comunemente indicata come l'arma fascista per eccellenza, non poteva essere annoverata, a sua volta, tra i fedifraghi.

I generali dell'esercito, per contro, nonostante la pessima prova data sul campo da troppi tra loro, rivestivano, ancora una volta, come già nel 1922 e nel 1924, un ruolo decisivo nell'ambito della nuova Repubblica ed apparivano, pertanto, intoccabili. L'unico candidato eleggibile a ricoprire il ruolo di capro espiatorio era, pertanto, la marina, passata in massima parte al sud o rimasta comunque fedele al Sovrano, dato un tasso di adesioni alla Repubblica Sociale nell'ordine delle ventimila unità equivalente, in pratica, al 15% circa del personale rimasto al di qua della linea Gustav che tagliava, da Cassino in su, la penisola[1].

Gli ammiragli, pertanto, assolsero, nell'ottica di quei tempi calamitosi, il ruolo di vittime sacrificali.

Non si trattava, in verità, di un'espressione astratta, come testimoniarono, finendo fucilati a Parma il 24 maggio 1944, gli ammiragli Inigo Campioni e Luigi Mascherpa. I due ufficiali furono giudicati e condannati in quattro e quattr'otto da un tribunale speciale, nonostante la procedura adottata fosse, né più né meno, un assurdo giuridico criticato dallo stesso ministro della giustizia Piero Pisenti, messo alla fine a tacere, dalle ragioni di partito (più che di stato) avanzate in maniera spicciativa dal regime.

Il seme avvelenato di quelle critiche lontane, tenace come tante malattie perniciose, continua, evidentemente, ad allignare e i tardi epigoni di quella sciocca propaganda, vera e propria pornografia della storia ricca di episodi fasulli, di nomi inventati, di circostanze mai verificatesi e di date cambiate a bella posta, rimangono affezionati ai propri vecchi fantasmi.

Questo, naturalmente, è un loro preciso diritto.

Le cose cambiano, tuttavia, quando si cerca di ingannare il lettore violando, nel contempo, sia la logica sia la sintassi.

Affermare, infatti, già a pagina 10 del sopra ricordato libello, che la prima edizione di questo lavoro "si schiera apertamente a fianco di questi figuri (tacciati di tradimento)" equivale a una tesi (tutta da dimostrare), in base alla quale ci furono effettuamente dei venduti o dei rinnegati. Si tratta, in verità, di un falso sillogismo non dissimile da quello che portò alla ricordata fucilazione di Parma: si sostiene che ci fu un tradimento, non si dimostra un bel niente, ma si fucila lo stesso. Campioni e Mascherpa avevano le mani legate. Io, grazie al cielo, no e replico rimettendo al lettore il giudizio, sine ira et studio, di quei fatti lontani.

Lo faccio in tono sommesso, senza indignazioni a comando di

puro stile televisivo, senza ritagliare di peso pagine e pagine di libri altrui tanto per riempire un altrimenti inconsistente libretto, senza dare della spia a chichessia (non producendo, ovviamente, prove di sorta, ma soltanto quei *si dice* che la decadente civiltà giuridica italiana degli anni Novanta ha eletto troppo spesso a prove macchiando, in questo modo, per una generazione, la reputazione della maggioranza silenziosa delle toghe oneste) e, soprattutto, senza astenermi dal documentare, in maniera magari pedante, i fatti minuto per minuto, oltre ai ruoli e alle contraddizioni che emergono dal confronto di troppe versioni di comodo redatte a posteriori per difendere l'indifendibile.

Il risultato di questo sforzo, basato a sua volta su una ricca messe di documenti, in primo luogo statunitensi, che quasi nessuno storico di maniera italiano si è preso la briga, probabilmente per pigrizia, di cercare (quantunque fossero liberalizzati sin dal 1972) si traduce, necessariamente, in un quadro generale abbastanza complesso. Questa stessa ricostruzione ha peraltro il pregio, peraltro, non piccolo, di proporre al lettore una spiegazione completa di cosa accadde realmente in quegli anni difficili senza ricorrere, per la prima volta, alla facile scorciatoia del *mistero*, vero e proprio sigillo di controllo apposto d'autorità dal *sistema* a suggello di troppe e sempre assai strane e inspiegabili vicende nazionali.

Naturalmente, per poter avere un quadro completo della situazione, è necessario risalire indietro nel tempo osservando il panorama, con serenità, da una prospettiva elevata. Ho scelto, data la mia qualità di storico navale, quella che proietta, sul mare, la propria luce, insolita e rivelatrice. Spetterà al lettore (e solo a lui) stabilire, alla fine, se il quadro (apparentemente incredibile e senz'altro non convenzionale) che si appresta a leggere lo convince, o meno. Qualcuno potrebbe infine chiedersi, in tutta semplicità, a cosa serva approfondire ancora quei giorni lontani, sia pure col supporto di nuovi documenti inediti.

Personalmente credo che la risposta più opportuna a questa domanda vada ripartita su due piani.

La tenace presenza, da cinquant'anni a questa parte, delle disgraziate vicende italiane del 1943 nei giornali e nell'editoria (prescindendo, naturalmente, dal libretto all'origine di queste nuove pagine che mi ha tirato, involontariamente, la volata nel 2005) conferma il fatto che, nel loro intimo, gli italiani non sono mai stati del tutto persuasi dalla *verità ufficiale* che viene loro pro-

pinata a generosi e sempre amari cucchiai dalla stampa e dalla televisione.

Cucita come è col filo bianco sulla base di un canovaccio arrangiato alla bell'e meglio a botta calda e consegnato, da allora in poi, agli annali nonostante troppe palesi contraddizioni, la versione calata dall'alto di quello che accadde l'otto settembre 1943 è il frutto della sempre uguale e, tutto sommato, consolante immagine che qualsiasi governo italiano (liberale, fascista o democratico che sia non fa differenza) tende a dipingere davanti agli occhi dei propri amministrati. Lo scopo di questa pantomina è quello di non far cozzare i cittadini con l'assai più preoccupante, brutale e violenta natura, nei secoli, del *problema* italiano nei confronti di buona parte del resto del mondo.

Valga, per tutti, l'esempio dell'entrata in guerra dell'Italia nel 1915 al fianco degli anglo-francesi contro l'Austria-Ungheria. Il massimo e più autorevole quotidiano italiano ha ospitato, nell'autunno del 2005, un intenso dibattito di lettere dedicate all'opportunità, o meno, per l'Italia di partecipare alla Grande Guerra tratteggiando, in alternativa, una rosea prospettiva di grassa neutralità del Bel Paese nei confronti del resto del mondo.

La realtà, spietata, dei fatti è, naturalmente, ben diversa.

Il blocco navale (la *crociera*, come si diceva allora) posto dall'Intesa davanti ai porti italiani aveva infatti ridotto, a partire dall'agosto 1914, come commentavano, quello stesso mese, i filosofi Croce e Gentile nei loro scambi epistolari tra la Sicilia e il continente, le importazioni italiane di carbone, grano e carne del 10%. Il progressivo inasprimento dei dirottamenti, dei sequestri e dei "diritti d'angheria" esercitato dagli anglo-francesi nei confronti dei mercantili italiani determinò, per la primavera del 1915, la chiusura di un quarto delle fabbriche e delle officine lombarde, come hanno ricordato, sia pure fuggevolmente, Indro Montanelli e Mario Cervi nel loro "Milano ventesimo secolo". Le folle fotografate durante le manifestazioni interventiste del *maggio radioso* del 1915 erano formate, in maggioranza, da disoccupati e la situazione dell'ordine pubblico, come segnalavano, ora dopo ora, i prefetti al Re, diventava sempre più incontrollabile.

In realtà non c'era nessuna alternativa alla guerra e fu già un bel risultato riuscire, nonostante tutto, a negoziare il Trattato di Londra coi relativi compensi.

Il 27 maggio 1882, per esempio, la Gran Bretagna aveva chiesto

al Regno d'Italia di partecipare all'imminente occupazione dell'Egitto. A una precisa richiesta di eventuali vantaggi per il nostro paese, tuttavia, il ministro degli esteri inglese Granville aveva replicato, seccamente al plenipotenziario italiano, che il Regno Unito non mercanteggiava. Di conseguenza i soldati italiani, come già in Crimea, avrebbero ricevuto le regolamentari razioni di biscotto e di beef, e tanto sarebbe dovuto bastare.

È comprensibile che il Regio Governo non si sia sentito, nel 1915, di dire agli italiani che erano semplicemente carne da cannone destinata a riequilibrare, strategicamente, col peso delle 30 divisioni del Regio Esercito, i tedeschi e gli austriaci dei francesi e, soprattutto, di un British Army che non si sarebbe impegnato, in buona sostanza, in terra di Francia prima dell'estate 1916. È però semplicemente incredibile il fatto che questa visione distorta degli avvenimenti passati della Grande Guerra (pagati, tra l'altro, con la morte di 600.000 italiani) venga riproposta ancora oggi con serena incoscienza rimuovendo accuratamente dalle colonne dei quotidiani le voci fuori dal coro[2].

La stessa, complessa vicenda italiana del 1943 con le soluzioni (corrette nel risultato, ma tragicamente errate nel metodo) adottate alla fine per risolverla, assolve, d'altra parte, ancora oggi il ruolo di stanco ritornello della vita politica nazionale.

Questo logoro cerimoniale, officiato da sempre più canuti sacerdoti circondati da un nugolo di svelti, giovani chierici (non ancora nati all'epoca del mito fondatore, ma ben decisi a non perdere il pallino del gioco politico santificato da quell'improbabile graal) permette, invero, a una precisa e noiosissima fazione intellettuale, economica e politica dell'establishment nostrano di distribuire, dal 1945 a oggi, senza appello e a proprio esclusivo e feudale arbitrio e beneficio, non richieste patenti di rispettabilità personale destinate a colpire tutti coloro che, in genere, non la pensano come loro.

Se queste pagine permetteranno a qualcuno di dubitare delle tarde leggende propalate da un lato dai campioni dell'antifascismo professionista e, dall'altro, dai tardi e beceri epigoni del passato regime, scriverle non sarà stato vano.

---

1) È interessante notare che questa stessa percentuale (15%) è riscontrabile sia tra gli aderenti della prima ora alla Repubblica tratti dai reparti del Regio Esercito dopo l'armistizio, sia tra coloro che, prigionieri degli anglo

americani, rifiutarono di cooperare con il vecchio nemico dopo l'8 settembre 1943 affrontando, in questo modo, i rigori (fame, freddo e, talvolta, qualcosa di peggio) dei criminal camps.

2) Nel '39-'40, per contro, il rinnovato blocco anglo-francese al traffico italiano, applicato sin dall'inizio della seconda guerra mondiale con il massimo zelo, aveva lo scopo, inverso, di procurare alla Gran Bretagna non più un alleato famelico, ma un buon campo di battaglia, come scrisse candidamente, sia il 13 aprile 1939 sul Daily Telegraph, sia dopo la guerra, lo stesso Churchill affermando che: "Vi è una fortissima corrente di strateghi britannici i quali sostengono che, in una guerra mondiale contro il nazismo, l'Italia come nemica rappresenterebbe per noi un vantaggio positivo. In questa lunga, vulnerabilissima penisola, con la sua mancanza di materie prime, essi vedono un teatro d'operazioni in cui è possibile ottenere vittorie di basilare importanza" (Winston Churchill, Passo a passo, ed. Mondadori, Verona, 1947, pg. 337). Quando Musso-lini e il Re concordarono, infine, il pomeriggio del 24 maggio 1940, in merito alla necessità di dichiarare guerra, di lì a un paio di settimane, alla Gran Bretagna e alla Francia, erano rimasti soltanto 40 giorni di scorte di carbone compresi gli attesi, prossimi arrivi di antracite tedesca dal Brennero; dopo di che, come si erano premurati di far loro sapere in quegli stessi giorni i massimi esponenti dell'imprenditoria italiana, sarebbe stato il caos, con le fabbriche chiuse, gli operai in strada e le cucine economiche delle case spente (per tacere del riscaldamento) per mancanza di gas. Soltanto la caduta della Francia, nel giugno 1940, e la conseguente, immediata, apertura dei valici svizzeri al traffico ferroviario tedesco indirizzato all'Italia, permisero al *sistema Paese* nostrano di sopravvivere e di barcamenarsi fino al settembre 1944 quando gli elvetici, sottoposti questa volta alla pressione contraria delle truppe USA, appena arrivate al confine attraverso la Francia, chiusero progressivamente il passaggio fino all'applicazione, nel febbraio 1945 (durante il terribile inverno di quell'anno) del blocco totale. Come osservò, riferendosi all'agosto 1943, l'allora Ministro degli Esteri Raffaele Guariglia: "La situazione dei nostri rifornimenti, specie di carburante, era disperata. Coloro che, in buona o in mala fede, hanno sostenuto la tesi che occorreva senz'altro attaccare i tedeschi, senza perdere tempo a cercar di concludere accordi cogli Angloamericani, avrebbero dovuto almeno riflettere che, a parte ogni altra nostra deficienza o inferiorità, la sola nostra mancanza di carburante avrebbe in breve tempo paralizzato ogni nostro movimento militare. Il carburante potevano fornircelo o i tedeschi o gli Alleati!" (Raffaele Guariglia, Ricordi 1922-1946, ed. Scientifiche Italiane, Napoli, pg. 654).

Introduzione alla Prima edizione

La moderna storia navale italiana, autentica rara avis nel panorama dottrinario nazionale, è nata e si è sviluppata, a partire dalla fine dell'ultimo conflitto mondiale, sulla base dell'immenso patrimonio – ancora oggi in larga parte inesplorato – custodito nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare.

Questa precisa circostanza ha a sua volta favorito la nascita (dopo l'esaurimento della tutt'altro che fitta messe di opere memorialistiche date alle stampe da pochi tra i massimi protagonisti alternatisi ai vertici dei comandi a terra e in mare della Regia Marina sopravvissuti alla seconda guerra mondiale) di una seria, ancorché ridotta, scuola di studiosi, ben presto uniformatisi al rigore e alla precisione proprie, prima ancora che dell'Ufficio Storico, dello stile della marina in generale.

Per più di una generazione la storiografia navale italiana ha pertanto attinto, in primo luogo, per la redazione della storia della guerra navale combattuta nel Mediterraneo e nel Mar Rosso tra il 1940 e il 1943, alla copiosa documentazione custodita a Roma limitandosi a utilizzare, nel ruolo di contraltare, soltanto fonti libresche di seconda mano, in primo luogo britanniche.

Fu soltanto nel gennaio del 1976 che il capitano di vascello (GN) (c.a.) Gino Jori, cementiere e autorevole collaboratore della Rivista Marittima, pensò bene di pubblicare, sul *Giornale* di Montanelli (in risposta alle prime, imprecise illazioni avanzate dalla stampa italiana in seguito all'avvenuta pubblicazione, due anni prima, in Gran Bretagna, del celebre e famigerato libro di F.W. Winterbotham *The ULTRA Secret*) una serie di documenti originari inglesi provenienti dagli archivi di stato britannici del Public Record Office di Kew Garden, nel Surrey[1].

Sull'onda di quella prima, pionieristica ricerca altri studiosi

avviarono, a loro volta, i propri studi in quella direzione arrivando, nel corso della successiva generazione, a ricostruire, finalmente senza troppi salti logici e incongruenze, ciò che realmente era avvenuto *dall'altro lato della collina*.

Ancora una volta, tuttavia, nonostante una falsa partenza iniziale e l'apparente, improvviso slancio dimostrato dai nuovi ricercatori, la curiosa miopia che sembra affliggere ciclicamente gli storici nazionali nei confronti della documentazione degli ex nemici di un tempo fece sì che ci si fermasse alla prima stazione di un ben più lungo e affascinate tragitto.

Una volta che si parta dal presupposto, comunemente accettato, in base al quale il sopra ricordato conflitto nel Mediterraneo (e, più in generale, la Seconda Guerra Mondiale) è stato vinto, in primo luogo, dagli Stati Uniti, l'analisi delle sole carte inglesi relative a quegli anni – ancora oggi decisivi – messe sapientemente a disposizione degli studiosi da una sovraintendenza locale tanto signorile quanto sottile, appare a dir poco limitativa e provinciale.

Date queste premesse la partenza alla volta delle sponde archivistiche e documentarie del nuovo mondo relative alle vicende dell'ultimo conflitto mondiale (e non solo) appariva, a dir poco allettante. Ancora una volta, peraltro, la prospettiva di buscar il ponente per il levante ha superato le aspettative iniziali spalancando ai navigatori di turno nuovi, sconfinati orizzonti e autentici tesori di conoscenza, tali da modificare non solo le versioni comunemente note fino ad oggi degli avvenimenti, ma la stessa immagine, in prospettiva, dell'Italia e del suo sofferto rapporto nel contesto internazionale.

Le pagine che seguono rappresentano, pertanto, un primo tentativo volto a trovare una risposta inedita, sine ira et studio e il più possibile definitiva, ad alcuni dei *misteri* che per tanto tempo hanno dominato (e avvelenato) la storia navale italiana del Ventesimo secolo culminando nell'ancora oggi controverso dramma dell'armistizio dell'8 settembre 1943.

Fermo restando il contenuto, insospettabile, di diversi tra i documenti rintracciati negli Stati Uniti, il quadro finale che emerge dalle carte e dalla successione cronologica degli avvenimenti è tale, invero, da giustificare, a mio modesto parere, non soltanto la rivisitazione e il superamento di alcune radicate convinzioni rimaste finora immutate (magari più per spirito di partigianeria che non in seguito a una serena analisi dei fatti, di per sé stessi già noti, almeno in parte, da tempo) quanto la visione, a dir poco edulcorata, che abbiamo ancora oggi delle sorti della nostra nazione, del suo ruolo civile nel mondo e degli strumenti di cui questa dispone per tutelare i propri interessi legittimi (prima tra tutti la Marina Militare, probabilmente l'unica *moneta buona* che i vari governi italiani dell'età liberale, fascista e dell'attuale repubblica hanno avuto modo di spendere – o dissipare – sul tavolo verde della politica internazionale).

Le pagine che seguono vogliono essere, infine, una testimonianza e un invito rivolto al Lettore ad allargare il più possibile l'orizzonte intellettuale della propria concezione del potere marittimo proiettandola, sempre e comunque, su una scala realmente globale; l'unica degna di attenere, in verità, a quel mare, che è stato definito, non a caso, sin dal Cinquecento dalla severa versione protestante della Bibbia di Crammer (ancora in uso, oggigiorno, presso gli anglosassoni) come: *La grande strada di Dio*.

---

1) Rivista Marittima, febbraio 1978, pg. 91.

PROLOGO

L'Italia contro il resto del mondo

Fermiamo Cristoforo Colombo

La storia corrente (a partire, ovviamente, da quella proposta dai nostri ineffabili testi scolastici) fa coincidere, solitamente, l'inizio della secolare decadenza italiana con l'epoca della scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo.

Questa concezione posta in coda, a mo' d'epitaffio, a quella che era stata la stagione esaltante dei secoli d'oro umanistici e rinascimentali, è passabilmente semplicistica anche se racchiude, naturalmente, una buona dose di verità.

Questa stesso schema automatico fornisce, tuttavia, bell'e pronto, un fecondo brodo di cultura subliminale a quell'anti americanismo spicciolo che fa parte, da più di cent'anni a questa parte, del comune armamentario delle sinistre e dell'estrema destra italiana.

Questo stesso fenomeno, destinato ad accumunare una volta di più quei due figli della stessa pianta, è di per sé stesso tanto più curioso e diffuso da essere stato perfino reso, in maniera umoristica e grottesca, dall'indimenticabile Massimo Troisi e da Roberto Benigni in una fortunata pellicola, *Non ci resta che piangere,* tanto divertente quanto sapientemente profonda.

Dapprincipio fu il caos... e dopo pure

In effetti la logica di base che dovrebbe sovraintendere alla visione italiana della storia è quella del saccheggio. A partire, in pratica, dalla caduta dell'impero d'occidente in poi, l'Italia, intesa come espressione geografica, ha subito le scorrerie di ogni possibile razza, da Odoacre fino alle *privatizzazioni* prospettate nel giu-

gno 1992 a bordo dello yacht reale inglese *Britannia* e messe successivamente in atto svendendo, spesso a costo zero, un'apprezzabile fetta del lavoro e del risparmio delle precedenti cinque generazioni.

La faticosa opera italiana di ricostruzione medioevale, protratta per cinque secoli e culminata, in pratica, con la battaglia di Legnano del 1176 che mise fuori dalla porta i tedeschi del Barbarossa, venne quindi integrata dalla successiva presa di Costantinopoli del 1204 mettendo, da allora fino alla fine del Quattrocento, gli stati italiani, Repubbliche marinare in testa, nella condizione, oltre che di riconosciuti dominatori del Mediterraneo, di quasi monopolisti dei traffici con l'Oriente e di primatisti della finanza in Europa e nel Levante.

Questa condizione di privilegio, protratta per quasi quattro secoli di fila, non poteva essere utilmente contrastata, dal punto di vista militare, dai discendenti dei barbari germanici e dei successivi regni carolingi francesi, spagnoli e tedeschi o dalle lontane e arretrate isole britanniche e della remotissima – e ancor più sottosviluppata – Russia. Gli eserciti medioevali, formati sostanzialmente dalle sparute milizie personali del sovrano e dei suoi spesso indocili vassalli, erano dotati, infatti, di un raggio logistico estremamente limitato ed erano numericamente equivalenti a quelli schierabili, al momento del bisogno, da uno dei singoli staterelli della penisola, si trattasse della Superba Repubblica genovese o della Serenissima veneziana.

Naturalmente il primato italiano, esercitato com'era, talvolta, con mano pesante, non era gradito ai possibili concorrenti. Fu così che nel corso del Quattrocento le avventurose e tenaci esplorazioni portoghesi, protratte per più di cinquant'anni di fila, culminarono, nel dicembre 1488, con il ritorno di Bartolomeo Diaz e con la sua relazione che annunciava la scoperta del Capo di Buona Speranza e l'apertura dell'Oceano Indiano al traffico europeo.

Questa brillante manovra di aggiramento delle tradizionali rotte levantine con l'Oriente mise, in prospettiva, in crisi sia Venezia sia Genova, destinate entrambe a perdere ben presto il proprio monopolio economico.

Lo sbarco di Colombo a San Salvador, il 12 ottobre 1492, spalancò a sua volta il continente americano rivoluzionando, nel giro di un secolo, assieme alla nuova rotta per le Indie orientali, gli equilibri economici mondiali.

La bilancia navale a cavallo tra il Cinque e il Seicento

La nuova situazione venne apprezzata con sorprendente lucidità e prontezza dai vertici italiani del tempo, tanto da spingere il navigatore genovese Giovanni Caboto (diventato cittadino veneziano nel 1476) a proporre più volte, nel corso degli ultimi due decenni del Quattrocento, al governo veneto di partecipare alla nuova corsa verso i nuovi continenti.

Dal punto di vista nautico non si trattava di un'impresa impossibile e anche da quello militare il compito, per quanto impegnativo, non era insormontabile.

La decisione finale presa dai dogi di non partecipare alle nuove avventure oceaniche era peraltro legata all'avvento, pressoché contestuale, dei nuovi, grandi stati nazionali sorti alla fine del XV secolo in Spagna e in Francia.

Tutti ricordano la scolastica *discesa di Carlo VIII* e la *guerra del gesso* fatta dai francesi in Italia inaugurando una nuova, lunghissima stagione di guerre e spoliazioni. Quegli stessi testi, tuttavia (da considerare alla stregua di una vera e propria ultima scoria intellettuale di quei tempi lontani, con quel francesismo *discesa* copiato malamente e pari pari da quel *descente* che in Francia è sinonimo, in realtà, d'invasione sin dall'epoca dello sbarco in Inghilterra di Guglielmo il Conquistatore) trascurano di narrare che il vero problema strategico materializzatosi, improvvisamente, alla fine del Quattrocento era quello posto dalla marina spagnola.

Originata dalla precedente tradizione catalanoaragonesa questa nuova flotta mediterranea non era in grado di competere, nonostante il leggendario valore dei propri equipaggi, né qualitativamente (visto che risulterà, nei secoli, sempre pessimamente amministrata), né numericamente, con quella veneta, data la propria consistenza media, protratta per tutto il Cinquecento e il Seicento, di non più di trenta galere per volta di base nel Mediterraneo occidentale.

Neppure con l'apporto dei genovesi (subito orientatisi geopoliticamente in direzione degli spagnoli dando vita, per i successivi duecento anni, a una felice collaborazione destinata ad assicurare al regno di Madrid e alle sue colonie quei servizi mercantili, finanziari ed economici che la società iberica non riuscì mai a produrre da sé in misura adeguata fino all'apogeo, Seicentesco, del *Siglo de los genoveses*) e dei vassalli stati napoletani e siciliani la marina spa-

gnola poteva infatti sperare di pareggiare le circa cento galere che il *sistema paese* veneziano permetteva di armare ed equipaggiare con quadri adeguati.

La minaccia potenziale posta da Madrid, tuttavia, una volta sommata a quella rappresentata dalla flotta turca (in piena espansione dalla seconda metà del Quattrocento in poi e costantemente all'attacco in direzione dell'occidente fino allo scontro e alla sconfitta, decisiva, subita dalla mezzaluna a Lepanto del 1571) rendeva improponibile, agli occhi dei Dogi e del Consiglio, qualsiasi impegno Veneto su due fronti, tanto più che gli spagnoli avrebbero rappresentato, per due secoli di fila, il principale nemico occidentale della Serenissima.

Per quanto il commercio veneziano continuasse a battere, fino alla fine del Cinquecento, le rotte del Mare del Nord, la decisione veneta di limitarsi a coltivare, per il seguito, il proprio ancora ricco giardino (quantunque fosse ormai ridotto alle dimensioni di un orticello dopo l'avvenuto, inatteso allargamento del mondo conosciuto), fu condivisa dagli altri stati della penisola e, più in generale, dall'imprenditoria di lingua italiana.

Di polpa, in effetti, il Mediterraneo ne offriva ancora parecchia, tanto che il Cinquecento e il Seicento rappresentano ancora oggi, secondo gli economisti, un curioso caso di scuola.

Nonostante le disastrose guerre che devastarono, in quei secoli, il territorio della penisola culminando, more solito, nel sacco di Roma, da parte dei lanzichenecchi tedeschi nel 1527 (a conferma del fatto che il sangue non è acqua e che nulla era sostanzialmente cambiato rispetto al saccheggio messo in atto dai Vandali, all'interno di quelle stesse mura, undici secoli prima) l'economia italiana, da Nizza a Ragusa, continuò a crescere e a distribuire ricchezza ai suoi abitanti garantendo loro, tra l'altro, come ha ricordato il professore Carlo Cipolla nei suoi numerosi e affascinanti saggi dedicati a quel tempo, condizioni igieniche assolutamente superiori a quelle del resto d'Europa a partire, tanto per fare un esempio, dalle fogne a cielo aperto di Parigi, ancora esistenti nel Settecento dopo che Firenze, memore dell'etrusca cloaca massima, le aveva eliminate da oltre quattro secoli.

Questa condizione di nano politico (per di più frantumato in diversi staterelli) e gigante economico (privo, oltretutto, di un'apprezzabile inflazione) era legata, a sua volta, alla qualità delle manifatture italiane e al perdurare di una ricca corrente di traffici

nel Mediterraneo orientale con l'immenso impero ottomano (bisognoso, praticamente, di tutto) e con gli stati arabi del Magreb.

Questi stessi movimenti mercantili avevano naturalmente attirato come le mosche i pirati inglesi, olandesi e, in misura minore, francesi.

La loro minaccia (integratasi, a partire dal Seicento, con quella tradizionale posta, dal 649 dopo Cristo fino al 1838, dai loro colleghi mussulmani) fu però efficacemente contrastata, senza troppe perdite, dai convogli scortati dalle piccole marine degli stati italiani – genovese, sabauda, toscana (Cavalieri di Santo Stefano), romana, napoletana e siciliana (queste ultime, formalmente, sotto bandiera spagnola) oltre, naturalmente, all'opera di Venezia e dei Cavalieri di Malta, per pressoché tutta la durata del XVII secolo.

Neppure l'adozione, a partire dal 1606, in seguito all'assistenza tecnica passata loro dal pirata fiammingo Simon Danser, del moderno galeone valse ad assicurare ai pirati magrebini un margine di superiorità. La collaudata esperienza, maturata nel corso di sette secoli, dalle marine italiane e dai loro quadri assicurò, infatti, alle loro assai più agili galere, un vantaggio decisivo garantendo il Sea Control italiano sia nel bacino occidentale sia in quello orientale del Mediterraneo[1].

L'importanza relativa dell'eterna guerriglia navale non dichiarata in atto in quelle acque era d'altra parte condizionata dall'evoluzione economica del mondo. Data la relativa modestia delle loro forze, sempre storicamente inferiori per tipo di unità armate e organizzazione alle spalle a quelle di una marina di primo rango, i corsari e i pirati non potevano infatti aspirare al Sea Control ma, tuttal più a una Mera guerriglia (Sea Denial) rivelatasi, spesso e volentieri, peggio che anti economica[2].

In pratica, come ha osservato Ferdinand Braudel, algerini, olandesi e inglesi non erano, in quel periodo, che *piccoli animaletti selvatici* alla ricerca di una *selvaggina proporzionata alla modestia delle loro forze*.

La Levant Company

Le cose cambiarono radicalmente a partire dalla seconda metà del Seicento. Il progredire delle dimensioni interne francesi e inglesi e la politica mercantilistica, intrapresa da ambedue quelle nazioni, tesa a ostacolare le importazioni e a favorire, con politiche

di *dumping* (owerosia di vendita sotto costo), le proprie esportazioni, spinsero, dal 1580 in poi, gli armatori di quei paesi e, in seguito, le assai più temibili, grandi compagnie commerciali (nate a loro volta all'inizio del Seicento) a penetrare anche nell'ambito di quel mercato del Levante che era rimasto, fino a quel momento, una sorta di pressoché incontrastata riserva di caccia veneziana, genovese e ragusea.

Incominciò così la decadenza delle manifatture italiane, schiacciate nel giro di una generazione dalla concorrenza straniera di qualità, magari, inferiore, ma assai più economica e spregiudicata sullo stile, per intenderci, dell'attuale concorrenza cinese, senza che lo strumento militare di Venezia (rimasta l'ultima potenza navale di rango tra le marine italiane sul genere, diremmo oggi, *blue water navy* mentre tutte le altre marine, Genova in testa, erano concepite, oramai, da un secolo e passa, per assolvere il mero compito della lotta ai pirati nel Mediterraneo occidentale adottando una mentalità costiera da *brown water navy*) potesse tentare alcunché.

I circa 30 galeoni che la Serenissima aveva preso ad armare a partire dal 1645 con l'aggiunta di una quarantina di galee appartenenti all'*armata sottile* dovettero infatti vedersela, da quell'anno fino al 1669, con l'equivalente flotta ottomana senza poter aspirare a sostenere un confronto, neppure allo stato potenziale, con la neonata flotta francese messa in piedi da Colbert a partire dal 1664.

La flotta del Re Sole divenne, anzi, per il 1688, la più grande del mondo, con 120 navi di linea contrapposte a una sessantina di vascelli britannici e ad altrettanti olandesi.

L'originario vantaggio numerico della marina francese fu peraltro annullato, nel corso della successiva guerra della Lega d'Augusta, dal superiore e assai più lucido management britannico. Per il 1698 il testimone della Signoria dei mari passò, di conseguenza, alla Royal Navy che l'avrebbe mantenuto stretto, da allora, per qualcosa come due secoli e mezzo.

Quanto alla Spagna i circa trenta vascelli armati effettivamente da quell'impero ormai in piena decadenza contavano, in realtà, assai poco. Madrid fu pertanto abbandonata, alla fine, anche dai genovesi, tosto orientatisi, dalla fine del Seicento in poi, a operare e investire, discretamente, il proprio sempre importante capitale sulle assai più ricche piazze olandesi e britanniche senza perdere mai di vista il peculiare orizzonte oceanico che caratterizzava i

marinai e mercanti liguri sin dal XIII secolo.

La politica di neutralità, spesso conseguita con veri e propri miracoli di abilità diplomatica e spionistica, da parte dei veneziani nei confronti delle maggiori potenze europee nel corso del Sei e del Settecento e le ripetute, durissime guerre combattute dalla Serenissima contro i turchi nel 1684-1699 e tra il 1714 e il 1718, coincisero, in pratica, con la peggiore congiuntura economica italiana dall'epoca dell'alto medioevo. Il maggior concorrente dell'economia veneta e, in generale italiana si rivelò, ben presto l'inglese Levant Company che, grazie al porto franco di Livorno, riuscì, dal 1665 in poi, ad accaparrarsi, nel giro di due generazioni, la maggioranza del commercio con la Turchia rappresentato, a sua volta, da esportazioni di tabacco, carta, tessuti, vetri e porcellane.

Fu a questo punto che le Americhe, dopo aver contribuito, oggettivamente, alla crisi, maturata nel giro di due secoli, del *sistema Italia*, presero a giocare un ruolo esattamente opposto agendo, da allora in poi, a mò di contraltare geopolitico nei confronti dei discendenti di quegli stessi barbari sassoni, angli, giuti, franchi e pitti che avevano ripreso a pesare in misura intollerabile, a partire dal Cinquecento, sulle sorti e sui beni degli abitanti del Bel Paese.

Arrivano i nostri

La penetrazione inglese e francese nel Nordamerica assunse, come è noto, una prima dimensione demografica ed economica rilevante a partire dalla seconda metà del Seicento.

I 25.000 coloni inglesi censiti nel 1640 e i 10.000 francesi contati nel 1690 erano poca cosa una volta messi a confronto con i milioni di abitanti del vecchio continente, ma erano comunque in grado di giustificare l'interesse politico di Londra e Parigi per quel territorio così remoto.

Il pesante logoramento affrontato dalla Gran Bretagna in occasione delle guerre della Lega d'Augusta (1688-1697) e di Successione spagnola (1701-1714), combattute entrambe contro la Francia del Re Sole, determinò, a sua volta, uno spostamento degli equilibri politici interni inglesi.

Anche se la pace di Rastadt aveva apparentemente imposto all'intero globo terracqueo occidentale il dominio incontrastato (e sommamente avido) della Gran Bretagna mediante la supremazia

assoluta assicurata dalla Royal Navy (forte di ben 131 navi di linea in omaggio a una politica detta "sistema Stanhope", dal nome del Premier dell'epoca, che fissava come obiettivo il mantenimento di una forza navale britannica superiore alla somma di tutte le altre maggiori marine mondiali) i tempi del banale e spregiudicato ricorso, in pace e in guerra, alla pura forza bruta e al saccheggio messi in atto sin dall'epoca remota dei "Sea Dogs" di elisabettiana memoria intrapresi a partire almeno dal 1560, erano ormai finiti.

Persuasi sin dal 1605 della scarsa convenienza economica delle imprese piratesche (più o meno velatamente appoggiate dalla Corona in cambio di una percentuale, fissata per legge, del bottino) nelle acque europee data la necessità di commerciare, comunque, con i vicini continentali per assicurare la vita economica del paese, gli inglesi avevano spostato nei Caraibi il centro della propria attività filibustiera esercitando, da allora in poi, un peso costante sui traffici spagnoli, francesi e olandesi in Atlantico e nell'Oceano Indiano, salvo essere ripagati, ovviamente, con la stessa moneta dalle proprie vittime.

L'istituzione, nel 1698, della Banca d'Inghilterra, nata da un insolito accordo fra il governo e un nucleo di *uomini d'alto rango* forti di una partecipazione al capitale dell'Istituto pari a 1,2 milioni di sterline, pose fine al periodo *ruspante* del dominio inglese sostituendo, da allora in poi, le ragioni dell'interesse economico del paese (e degli azionisti di quel sodalizio) alle frivole manie dinastiche, umorali e di prestigio che avevano dettato, fino a quel momento, le decisioni dei Sovrani, donne e uomini, d'Inghilterra.

Questa scelta, sommata alla crisi costante della sterlina (ancorata, infine, dal 1717 in poi, al valore, oggettivo e riconosciuto, dell'oro per garantire un enorme debito pubblico di oltre 20 milioni in atto sin dal 1697) pose fine, già nel 1721, al troppo oneroso *sistema Stanhope*, dirottando subito dopo i traffici britannici dal favoloso Levante all'assai più remunerativo, nuovo mercato nordamericano, oltre che al commercio, assicurato a Rastadt agli inglesi in regime di monopolio, degli schiavi tra l'Africa e le Americhe (il c.d. Asiento).

Nello stesso tempo la tacita protezione assicurata, fino a quel momento, dalla Gran Bretannia ai vari bucanieri attivi nei Caraibi, venne revocata e sostituita dall'ordine, impartito viceversa alla marina inglese, di mettere fine all'età d'oro della pirateria e ai *santuari* dei filibustieri; missione questa portata a termine con spieta-

ta energia per il 1730 restringendo, da allora e per i successivi cent'anni, questo fenomeno al campo della piccola criminalità, fatta eccezione per le imprese (non sempre lecite) dei corsari e per le gesta dei soliti pirati mussulmani, attivi saltuariamente in Atlantico sin dalla fine del Cinquecento e protagonisti, ancora nel 1817, di un clamoroso raid sotto le coste inglesi.

La fine della pressione esercitata in regime di *dumping* dagli inglesi nel commercio con la Turchia e con gli stati magrebini ebbe un effetto immediato e positivo per l'economia degli stati italiani e favorì, specularmente, un altro fenomeno, curiosamente dimenticato dalle nostre storie scolastiche, copiate malamente come sono, sin dal 1861, dai manuali francesi.

Nel Seicento, infatti, con buona pace dell'etichetta oscurantista attribuita solitamente dai giornalisti a questo secolo, erano nate, tra l'altro le moderne compagnie di assicurazione. Dai loro registri emerge che per il 30 dicembre 1774 le marine mercantili italiane, con le loro 210.000 tonnellate complessive di naviglio d'altura, erano pari al 9,1 % del tonnellaggio mondiale. Posto che nel 1676 questo valore ammontava al 6% e dato un contributo italiano alla produzione manifatturiera mondiale pari, secondo gli economisti odierni, al 2,4% costante nel corso dei secoli XVII e XVIII, è evidente che la risposta dell'imprenditoria italiana alla concorrenza fatta dalle manifatture inglesi, francesi e olandesi all'artigianato nazionale si tradusse in uno sviluppo dei servizi, in primo luogo marittimi, messo in atto mediante una crescita senza precedenti delle flotte mercantili, prima tra tutte quella ligure. Questo fenomeno era destinato a sua volta a protrarsi fino all'Ottocento spingendosi, via via, oltre il Mediterraneo, verso l'Oceano Indiano e l'America Latina.

E fu proprio la via del mare, assicurata dalla protezione esercitata per tutto il Settecento dalle marine italiane nei confronti della solita pirateria mussulmana, garantire il recupero economico degli stati della penisola.

Per contro la Levant Company inglese, priva ormai della corazza assicuratale in precedenza dalla presenza, silenziosa e inquietante, della Royal Navy, si ridusse a chiedere, nel 1744, un sussidio pubblico (peraltro negatole) mediante un opuscolo intitolato "The Case of the Governor and the Company of Merchants of England trading with the Levant Seas" destinato a far epoca nella gagliarda Inghilterra immortalata da Stevenson nel suo l'Isola del Tesoro,

forse il più bell'affresco che sia mai stato scritto sullo spirito avventuroso, ma finalmente sensato, del Settecento inglese.

I benefici effetti, nei confronti della vicenda geopolitica italiana, assicurati dalla sostanziale assenza, sulla scena del Mediterraneo orientale, delle maggiori marine militari e mercantili europee continuarono per tutto il XVIII secolo grazie alla rivalità anglo-francese in Nordamerica culminata dapprima nella guerra di Secessione austriaca (1740-1748) e, in seguito, nella guerra dei Sette anni (1756-1763) e in quella combattuta per l'indipendenza americana (1775-1783).

Quest'ultimo conflitto avrebbe rappresentato, a sua volta la prima, indiretta, ma benefica manifestazione dell'influenza dei neonati Stati Uniti nei confronti della geopoliticamente collegata realtà italiana. Si trattava, infatti, dello stesso, collaudato meccanismo di bilanciamento, tanto automatico quanto inevitabile dai confronti dell'Europa carolingia, già esperimentato, nei secoli, degli abitanti della penisola ricorrendo via via a un rapporto privilegiato instaurato dapprima con Bisanzio e in seguito con la Spagna imperiale del XVI e XVII secolo salvo intendersi, dopo, con l'Inghilterra.

Quanto più, invero, la pressione della nuova potenza extraeuropea si faceva sentire alle spalle della compagine carolingia (Francia e Germania con l'aggiunta, sia pure a corrente alternata, di una Gran Bretagna divisa, dal 1740 in poi, da un rapporto di amore/odio nei confronti dei *cugini* tedeschi, giudicati razzialmente affini, ma sciaguratamente troppo pericolosi per essere lasciati senza la guida della *governante* inglese, come avrebbero osservato, causticamente, nei secoli sia il Kaiser Guglielmo II, sia Hitler, sia il successivo leader democratico Adenauer a conferma del fatto che i problemi geopolitici se ne infischiano allegramente dell'ideologia di turno presentandosi, in realtà, sempre uguali nei secoli) tanto più aumentava, per contro, la possibilità, per le genti di lingua italiana, di respirare e di vivere senza temere ulteriori saccheggi, più o meno diretti, messi in atto da un nucleo di vicini divisi, storicamente, su tutto meno che sull'opportunità di farsi guerra, più che in casa propria, nel comodo campo da tennis italiano mettendosi in tasca, già che c'erano, qualcosa.

L'indebolimento della Royal Navy Settecentesca, sparsa ormai su tutti i sette mari, coincise, infine, a partire dalla Guerra dei Sette anni, con la rinascita e col rafforzamento della marina sarda.

La progenitrice diretta della futura Regia Marina e dell'attuale Marina Militare venne infatti attivamente impiegata, durante quell'autentico conflitto mondiale e in occasione della successiva guerra d'indipendenza americana, per tutelare la neutralità sabauda nei confronti dei corsari inglesi di base a Minorca.

Si trattò, in effetti, di un fenomeno tanto più interessante in quanto in occasione di entrambe quelle guerre l'atteggiamento diplomatico del regno sabaudo era stato, inizialmente, anti francese e anglofilo, salvo doversi pentire, per ben due volte di file, di questa scelta a causa dell'attività (spesso confinate con la pirateria) della guerriglia navale inglese intrapresa nel Mediterraneo occidentale.

Dall'Unità all'industrializzazione

Dopo aver apprezzato, con Napoleone, i vantaggi economici – e non solo – assicurati dall'unità, se non ancora dall'indipendenza, gli italiani intrapresero, come è noto, nel corso del XIX secolo, il Risorgimento completando, infine, la struttura strategica di base del paese nel 1861.

L'avvenuto conseguimento di uno stato nazionale di taglia paragonabile a quella degli eterni rivali francesi, britannici e tedeschi non affrancò, tuttavia, il *sistema Italia* da una perdurante condizione di minorità legata, sostanzialmente, a quello stesso sottosviluppo economico che aveva fatto perdere, dalla seconda metà del Seicento, troppe posizioni.

Il Re d'Inghilterra non paga

Lo stato dei conti non deponeva, in verità, neppure a favore della Gran Bretagna, ma la storia, si sa, non è fatta sulla base delle buone norme della ragioneria. Lo sforzo, eccessivo, delle guerre rivoluzionarie e Napoleoniche aveva prostrato, dal 1796 in poi, la salute delle finanze inglesi mentre la Francia, grazie alle razionali riforme imposte da Bonaparte, aveva beneficiato, a partire dal 1799, di un regime assai più sano. Per quanto possa sembrare strano ai nostri occhi, abituati da secoli alla sapiente propaganda anglosassone, questo stato di cose non era cambiato in tutto il corso dell'Ottocento, salvo peggiorare ulteriormente fino alla crisi della Grande Guerra. Non soltanto la Banca di Francia aveva dovu-

to salvare la consorella d'Inghilterra per ben nove volte, tra il 1826 e il 1920[3], ma per il 1891 la riserva d'oro inglese era ormai definita *piccola* dagli stessi britannici, visto che disponeva, in tutto, di soli 24 milioni di sterline a fronte dei 95 milioni della Banca di Francia, dei 40 tedeschi e dei 142 della Reserve statunitense[4].

Il permanere della condizione di gigante economico e nano politico francese (culminata, infine, nel disastro coloniale di Fashoda del 1898 che impose a Parigi non tanto di cedere il Sudan agli inglesi quanto di accettare, da allora in poi, la guida britannica finendo per rimanere coinvolta in ben due guerre mondiali per tacere dell'appendice, ugualmente disastrosa, della spedizione di Suez del 1956) era garantita, a sua volta, dalla superiorità della marina britannica. Analogamente a quanto praticano, con successo, gli statunitensi dal 1943 ad oggi, infatti, gli inglesi compensavano lo stato deficitario dei propri conti gettando sui piatti internazionali della bilancia economica mondiale il peso della propria flotta; questa politica, classica nei secoli, permette, in effetti, alla potenza marittima dominante di turno di imporre a tutti l'uso della propria valuta nazionale (la dracma, il sesterzio o la sterlina un tempo, il dollaro oggi) a titolo di riserva mondiale alla pari dell'oro.

L'alternativa a questo sistema consisterebbe nel dire, improvvisamente, *vedo* nell'ambito di quella che è, in fin dei conti, una partita di poker. Questo atto, tuttavia, scatenerebbe una crisi mondiale dagli sviluppi imprevedibili (per tacere dell'impossibilità militare di opporsi alla super potenza mondiale di turno) una volta che fosse rifiutata, come mezzo di pagamento, quella che è, agli effetti contabili, vera e propria carta straccia oberata, a sua volta, da un debito pubblico interno semplicemente inesigibile.

La "tradizionale amicizia"

L'ostilità manifestata dagli inglesi sin dal 1861 nei confronti sia di una troppo stretta intesa tra Casa Savoia e il Re Ottone di Grecia (sbalzato, per questo motivo, dai britannici dal proprio trono l'anno successivo) sia di un'espansione italiana in Albania e in Oriente e la crisi maturata nel 1870 con la Francia al momento della presa di Roma, resero inevitabile una successiva politica d'intesa tra il Regio governo, la Germania e l'Austria-Ungheria culminata nella Triplice Alleanza.

L'eccessiva vicinanza di queste due grandi potenze e il predominio tedesco sulla gracile, anche se promettente, economia italiana messo in atto dal 1883 in poi spinsero, a loro volta, gli imprenditori e la classe politica italiana a battere, una volta di più, la strada millenaria del contrappeso extra europeo.

I tentativi esperiti in questo senso sin dal 1884 nei confronti della Russia diedero, inevitabilmente, scarsi e rachitici frutti, nonostante l'energia con cui vennero perseguiti fino al 1912, col conforto iniziale della Corona, da una forte corrente del mondo politico e diplomatico italiano.

La carta statunitense, viceversa, sommava alla lontananza di quel grande paese (in pena espansione per tutto il XIX secolo e da sempre in larvato contrasto con la Gran Bretagna), una solida base economica favorita da quello stesso spirito imprenditoriale e innovativo che aveva permesso agli indici del prodotto interno lordo USA di superare sin dal 1890 gli analoghi dati del Regno Unito.

Quest'ultima circostanza era, a sua volta, tanto più importante in quanto la Gran Bretagna, dimentica dell'ammonimento impartito nel 1874 da Gladstone in base al quale l'impero britannico era ormai troppo esteso per poter essere utilmente gestito e difeso dalla madrepatria inglese, aveva preferito seguire le sirene del rivale Disraeli gettandosi, viceversa, a testa bassa in una fuga in avanti destinata, alla lunga, a cozzare, inevitabilmente, con le fasi di espansione e progresso sociale ed economico delle nuove potenze europee e americana.

"Don't tread on me" versus "noli me tangere"

Per la verità i rapporti tra Stati Uniti e Italia, nonostante la generale simpatia e il concreto aiuto prestato da diversi cittadini americani in occasione del Risorgimento e la politica favorevole (ancorché quasi del tutto isolata in Europa) condotta dall'appena proclamato Regno d'Italia nei confronti del nord unionista durante la Guerra Civile, non erano stati sempre facili.

Una prima, breve crisi navale si era verificata nel 1816 tra il Regno delle Due Sicilie (tosto spalleggiato dalla Gran Bretagna) e gli USA che avevano reclamato, con una certa rozza sfrontatezza, un "fondaco" medievale a Napoli e l'isola di Lampedusa.

La vicenda si era chiusa, alla fine, con tante scuse da parte di Washington dopo che l'apparizione, inattesa, di due vascelli parte-

nopei, aveva costretto la squadra mediterranea dell'US Navy (formata da un vascello e tre fregate) a battere in ritirata. Le due navi di linea napoletane, già appartenenti alla marina Napoleonica di Murat, erano state appena liberate, a loro volta, silenziosamente, dopo quasi due anni d'internamento a Malta, dagli inglesi proprio allo scopo di dar fastidio ai *dannati colonials* d'oltreoceano.

Impiccalo più in alto

A questo primo episodio, quasi farsesco e ben presto dimenticato, si era poi aggiunta, nel 1981, un'ulteriore, curiosa vicenda.

Il 14 marzo 1891 una folla inferocita linciò, a New Orleans, undici italiani mandati assolti, per mancanza di prove, dall'accusa di omicidio mafioso nei confronti del capo della polizia locale, David C. Hennesy.

Con ogni probabilità gli imputati erano tutto fuorché candidi agnellini e, in omaggio alla mentalità dell'epoca, nessuno diede, da una parte e dall'altra dell'Atlantico, grossa importanza a questa vicenda.

Trattandosi, in ogni modo, di regnicoli, il Regio Governo non poté fare a meno di chiedere, per via diplomatica, che fosse indetto un processo nei confronti dei promotori del linciaggio. Si trattava di un atto dovuto, sennonché il procuratore generale della Luisiana (in quel momento in corso di rielezione) aveva deciso, con feudale arbitrio, di non istruire alcun giudizio.

Il segretario di stato Blaine, ci mise, a questo punto, del suo dichiarando pubblicamente all'ambasciatore italiano a Washington, Fava: "Vi prego di informare il marchese di Rudinì (il Presidente del consiglio dell'epoca) che il governo federale non può dare le assicurazioni da lui richieste e che mi è perfettamente indifferente ciò che in Italia si può pensare delle nostre istituzioni".

A questo punto la rottura delle relazioni diplomatiche divenne inevitabile.

La flotta statunitense era formata, nel 1891, da cinque incrociatori protetti (*Newark*, *Charleston*, *Baltimore*, *Philadelphia* e *San Francisco*), oltre che da una decina di cannoniere, due torpediniere e diciotto tra fregate e corvette risalenti alla marina velica e alla Guerra di secessione.

Questo non impressionante complesso (inferiore, tanto per fare un esempio, alla flotta brasiliana che contava, a sua volta, due

corazzate a torri, il *Riachuelo* e l'*Aquidaban*) era suddiviso, per di più, tra l'Atlantico e il Pacifico (Il canale di Panama fu inaugurato soltanto nel 1914) e faceva da contraltare, in quello stesso anno 1891, a sette moderne navi di linea italiane (*Duilio*, *Dandolo*, *Italia*, *Lepanto*, *Ruggero di Lauria*, *Morosini* e *Doria*), oltre a sette incrociatori protetti (*Bausan*, *Etna*, *Vesuvio*, *Stromboli*, *Ettore Fieramosca*, *Dogali* e *Piemonte*), per tacere di nove più piccoli incrociatori torpedinieri e del restante Regio Naviglio.

Il governo italiano diede prova, per l'occasione, di un notevole controllo dei propri nervi evitando espressamente di rafforzare la tradizionale divisione navale dell'America Latina (formata, all'epoca, dalle cannoniere *Sebastiano Veniero* e *Marcantonio Colonna*, per tacere della pari categoria *Volturno* distaccata nel Pacifico) proprio allo scopo di ridurre la tensione.

La stampa statunitense, tuttavia, dopo aver innescato la questione, provvide ad alimentarla per tutta l'estate e l'autunno pubblicando voci allarmistiche sempre più incontrollate fino ad annunciare la falsa notizia della partenza dall'Italia di una divisione di corazzate destinata a bombardare l'indifesa New York mentre gli incrociatori della Regia Marina avrebbero provveduto a taglieggiare il traffico USA.

Il susseguente rialzo dei noli provocò, a sua volta, un inizio di panico borsistico spingendo, infine, il 9 dicembre 1891, il Presidente statunitense Benjamin Harrison, già distintosi per aver ordinato, il 17 dicembre 1890, il massacro dell'ultima resistenza indiana a Wounded Knee, a porgere le scuse formali dell'esecutivo americano a quello italiano e a pagare alle famiglie delle vittime del linciaggio la somma di 125.000 dollari.

L'anno successivo la Regia Marina inviò in Atlantico una divisione incrociatori formata dall'*Etna*, dal *Bausan* e dal *Dogali* che, assieme alle cannoniere ricordate in precedenza, presenziò alle grandi manifestazioni organizzate negli USA per il quarto centenario della scoperta dell'America riscuotendo l'entusiasmo incontenibile dei nostri emigrati.

Proprio la vista di tre navi italiane ormeggiate a pacchetto in prossimità dell'intera Atlantic Fleet statunitense (formata, in tutto, da due soli incrociatori protetti con l'aggiunta di qualche veliero e di un vecchio scarafone reduce dalla Guerra Civile) indusse, infine, la United States Navy e il Congresso ad abbandonare la fallace teoria francese della Jeune école (inaugurata nel

1886 e basata sulla realizzazione di una flotta formata solo da un economico complesso di incrociatori e torpediniere) e a battere, da allora in poi, senza più esitazioni e ripensamenti, la via maestra delle capital ships, identificate sin dal 1890 fino a quel momento pressoché inascoltato profeta statunitense del navalismo, Alfted Thayer Mahan, come la sola chiave per accedere al dominio dei mari, o *Sea Control*. All'*Act* del 17 luglio 1895 che autorizzava la nuova corazzata *Iowa* seguì, così, nel giro di otto anni, l'impostazione di tredici ulteriori navi di linea statunitensi.

Si può concludere, pertanto, che l'*incidente italiano* del 1891, contribuì in misura notevole al sorgere degli attuali equilibri navali.

Nel 1893 la Regia Marina inviò, infine, negli USA la Divisione d'istruzione, formata dalle navi scuola *Vittorio Emanuele, Flavio Gioia* e *Vespucci*.

Si trattò di un gesto distensivo e lungimirante destinato a completare, in senso positivo, quel *grido di dolore* pronunciato, nel 1880 al senato statunitense quando venne affermato che la situazione di debolezza della marina statunitense era tale che: "La sola nave da battaglia *Duilio* (in quel momento appena completata) potrebbe distruggere, da sola, tutta la nostra flotta".

A questo finale da happy end hollywoodiano seguirono, nel corso dei successivi dieci anni, frequentissime visite in America fatte dai rampolli di pressoché tutta l'imprenditoria italiana, mandati al di là dell'Atlantico per imparare i nuovi metodi di lavoro e per coltivare qualche utile amicizia.

Persino il recente Partito Socialista si fece parte diligente nell'ambito di questo sforzo d'intesa italo-americana promuovendo nel 1898, non senza alcuni laceranti dibattiti interni, gli Statunitensi da imperialisti a campioni della libertà in occasione della guerra tra Washington e Madrid conclusa, alla fine, con il passaggio di Cuba, Portorico, le Filippine e Guam sotto l'influenza statunitense.

L'entusiasmo per gli amici americani (accusati da qualcuno di essere tra i maggiori finanziatori sotto banco del movimento socialista) fu anzi tale da arrivare alla costituzione di una legione garibaldina formata da qualche centinaio di volontari diretti a New York per essere arruolati nell'esercito statunitense.

Dal 1896 al 1938, infine, anche il neonato e minuscolo movimento sionista giocò, pesantemente, la carta dell'onesto sensale

tra gli ambienti politici e imprenditoriali italiani e quelli statunitensi millantando, in buona sostanza, a destra e a manca, un credito che non aveva ed esponendosi, alla fine, a dolorose delusioni come avrebbe sperimentato, in prima persona, tra gli altri, un personaggio chiave nell'ambito delle vicende italo-americane come Margherita Sarfatti.

Il successivo andamento della relazione sotterranea italo – statunitense nel corso dei primi vent'anni del secolo Ventesimo è riassumibile, infine, più che nel prudente avvicinamento dell'establishment di Roma all'apparentemente inaffidabile realtà americana (una scelta, questa, decisa, infine, nel 1906 da Re Vittorio Emanuele III per il tramite del cugino Luigi Amedeo, Duca degli Abruzzi e ufficiale della Regia Marina, dopo la delusione riportata, l'anno prima, dal sovrano durante la propria visita ufficiale in Russia) nelle vicende mediterranee della grande società petrolifera nordamericana Standard Oil meglio nota, in Italia, sotto il nome di ESSO.

Un mare di petrolio

Dopo aver soppiantato, nel 1889, gli inglesi puntando, per il futuro dell'autotrazione, sul promettente motore a scoppio del tedesco Gottlieb Daimler (mentre i britannici preferivano continuare, per contro, ad affidarsi, a scanso di brutte sorprese, ai tradizionali e pesantissimi accumulatori elettrici) gli americani avevano pensato, con lungimiranza, a creare una testa di ponte nel Mediterraneo.

Il candidato ideale per ospitare i propri prodotti petroliferi e meccanici doveva essere uno stato dotato di uno sbocco sul mare e progredito (ma non troppo) e grosso (ma non troppo) così da poter assolvere utilmente il compito di junior partner del *socio* maggioritario americano.

Scartate, per opposti motivi, la Francia e la Spagna, la scelta USA si orientò, necessariamente, sull'Austria-Ungheria e sull'Italia. Preval-se, nel 1890, la prima, spingendo la Standard Oil a fondare a Trieste la sede della propria succursale mediterranea a causa anche dei buoni uffici assicurati dalla comunità ebraica triestina (legata a sua volta a filo doppio sia ai correligionari emigrati in America da due generazioni, sia agli ambienti petroliferi e imprenditoriali galiziani e giuliani, tutti connessi tra loro nell'am-

bito del business petrolifero nei settori, rispettivamente, dell'estrazione e della raffinazione.

Nel giro di dieci anni, tuttavia, il montante anti semitismo austriaco (giunto a eleggere, tre volte di fila, a sindaco di Vienna il cristiano-sociale antimodernista Karl Lueger nonostante il veto posto dall'Imperatore Francesco Giuseppe nei suoi confronti) spinse quegli stessi circoli ad abbracciare la recente tendenza irredentista filo-italiana.

Nel frattempo la guerra di Libia condotta dal governo di Roma contro la Turchia e la buona prova di efficienza offerta dalla Regia Marina avevano indotto la Standard Oil a cambiare cavallo promuovendo la succursale veneziana della società a sede autonoma rispetto alla casa madre triestina salvo spostare, nel 1912, tutta la direzione mediterranea e medio orientale a Genova.

Per quanto Washington decidesse, infine, di abbandonare definitivamente il cavallo austriaco soltanto il 7 dicembre 1917, giorno della dichiarazione di guerra USA all'Impero Asburgico, si può dire che il tracciato della futura politica statunitense in questa parte del mondo era già stato deciso cinque anni prima, quando venne dato corso, a un tempo, sia all'elezione dell'Italia a sede privilegiata delle iniziative petrolifere mediterranee, sia a una serie di prospezioni geologiche e petrolifere in Palestina.

Per quanto quest'ultima missione (protratta fino all'occupazione inglese di quel territorio in quanto gli statunitensi non dichiararono mai guerra alla Turchia) si dimostrasse singolarmente sterile di risultati, il complesso intrecciarsi di rapporti tra gli americani e gli ambienti petroliferi (e non solo) mediterranei confermò, una volta di più, la precisa direzione assunta dalla curva di moto statunitense in questa parte del mondo.

Sfortunatamente l'avvento al potere in Gran Bretagna, nell'estate del 1914, della cordata politica conservatrice degli *egiziani* (ovverosia dei cadetti delle 140.000 grandi famiglie conservatrici britanniche), detta anche degli *sceriffi* o, ancora, dei *neo-imperialisti*, aveva impresso, a sua volta, una rotta coincidente e opposta rispetto a quella statunitense.

A differenza dei concorrenti compagni di partito cosiddetti *indiani*, assai più prudenti e placidamente adagiati sulle cospicue rendite assicurate loro dai dividendi asiatici ed estremo orientali conseguiti sin dall'epoca Sette e Ottocentesca di Clive e Raffles, gli *egiziani* puntavano a un rapido consolidamento delle proprie for-

tune personali basato, essenzialmente, sullo sfruttamento del petrolio medio orientale messo in atto, dal 1908 in poi, in Persia ed esteso, in seguito, attraverso tutto il Medio Oriente.

Dopo aver messo disinvoltamente le mani sul parlamento e, poco dopo, sul governo del paese grazie al *tintinnar di sciabole* esercitato, all'inizio del 1914, dal British Army in occasione del ventilato colpo di stato delle Curragh Barracks, in Irlanda, gli *egiziani* avevano incominciato la loro avventura politica rifiutando di pagare il prezzo, concordato dall'esecutivo di Londra coi tedeschi il 15 giugno 1914, destinato a rilevare la quota di partecipazione germanica (pari al 25 % del totale) negli interessi della Mesopotamia. Allo scopo di scongiurare un conflitto europeo Berlino aveva infatti accettato di liquidare, sic et simpliciter, vent'anni di costosi sforzi esperiti in quelle promettenti province orientali dell'impero ottomano a fronte del pagamento, da parte inglese, della somma, tutto sommato modesta, di 400 milioni di sterline permettendo, in tal modo, ai *cugini* britannici di mettere le mani sul 100% dei diritti di sfruttamento petrolifero di quel paese.

Ben decisa a conseguire la totalità di quello che sarà il futuro business iracheno senza dover sborsare, tuttavia, un solo centesimo, la nuova, giovane e aggressiva leadership britannica (definita, in seguito, senza mezzi termini, dal futuro, celebre intellettuale antifascista Gaetano Salvemini alla stregua di una banda di *delinquenti minorili* della politica internazionale) preferì salire, senza ripensamenti, sulla barca, apparsa inaspettatamente all'orizzonte, della nuova guerra mondiale dichiarando guerra alla Germania il 4 agosto 1914 salvo emettere, il 17 di quello stesso mese, una leggina che incamerava, a beneficio di un consorzio britannico, tutti i diritti germanici radicati nell'ancora neutrale Medio Oriente senza pagare, beninteso, alcuna contropartita.

Naturalmente, come in ogni autentica tragedia greca, non erano mancate voci contrarie e di ammonimento a questo ritorno agli equivoci fasti elisabettiani e di Drake. Prima tra tutte si era levata quella di Sir Mark Sykes, parlamentare conservatore e massimo esperto britannico del Medio Oriente. Il suo appello, pronunciato alla camera dei Comuni alla fine della primavera del 1914, ammonendo i propri onorevoli e troppo avidi colleghi a "non provocare la scomparsa dello stato ottomano, perché a questa seguirà, come al giorno la notte, la fine del nostro stesso impero". Queste

parole, tuttavia, caddero nel vuoto.

Per quanto l'assai perplessa camera dei Comuni avesse deciso, alla fine, di votare la guerra al Reich all'espressa condizione che non ci fosse alcun impiego di truppe inglesi sul continente europeo (...no commitment to send troops to France), la "sporca bisogna della fanteria" non poté essere lasciata, come pure era nelle intenzioni di tutti, ai soli poitrines francesi.

I successivi quattro anni e passa di guerra pesarono, pertanto, pesantemente sia sul bilancio dello stato sia nell'ambito delle famiglie britanniche, falcidiate dalla morte di oltre 900.000 giovani.

Il costo finale del conflitto, valutato nell'ordine dei 38 miliardi di sterline spese dal Regno Unito (oltre ad altri 3,81 miliardi sborsati dal resto dell'Impero) superò, a sua volta, di oltre 160 volte – una volta che si tenga conto dell'inflazione intervenuta nel frattempo – quello che avrebbe dovuto essere il prezzo concordato nel giugno 1914 coi tedeschi dagli assai più saggi *indiani*, apparentemente così timorosi, paciocconi e pantofolai.

Costoro, infatti, erano fermamente convinti, a differenza dei propri giovani e irruenti compagni di partito, di alcune semplici e profonde verità riassumibili, in buona sostanza, in tre assiomi:

a) Il tempo dei pirati elisabettiani era passato, oramai, da tre secoli buoni.

b) La Royal Navy, nonostante le sciocchezze sul magico *Nelson's touch* dispensate a piene mani dai manuali scolastici e dalla stampa popolare inglese, non era più l'apriscatole brevettato dei bei tempi andati in grado di risolvere sempre, comunque e, soprattutto, con poca spesa, qualsiasi crisi internazionale.

c) In fondo, negli affari, tutti devono essere contenti, almeno un poco.

Il conseguimento del sospirato *bottino* mediorientale da parte degli inglesi passò, a sua volta, attraverso l'avvenuta dichiarazione, emanata dalla Gran Bretagna il 25 settembre 1914, in base alla quale il Regno Unito considerava ostile qualsiasi nave da guerra turca che fosse uscita dagli stretti dei Dardanelli. Seguirono, il 1 e il 3 novembre 1914, una serie di ripetuti bombardamenti delle coste yemenite, anatoliche e dei Dardanelli dell'impero ottomano eseguiti dagli incrociatori da battaglia e corazzati della Royal Navy

mentre le siluranti inglesi si dedicavano allegramente alla caccia dell'indifeso naviglio mercantile d'altura e costiero di quella nazione salvo dar corso, infine, il 5 di quello stesso mese, alla consegna della dichiarazione di guerra britannica alla corte di Costantinopoli visto che i turchi si rifiutavano, nonostante tutto, di raccogliere il guanto[6].

La successiva guerra medio orientale terminò, infine, come è noto, con l'armistizio di Mudros del 30 ottobre 1918.

Per quanto l'esercito britannico si fosse già assicurato, sin dal 22 novembre 1914, il controllo dei campi petroliferi (di proprietà inglese) di Bassora, la linea raggiunta all'epoca dell'armistizio dalle divisioni indiane di stanza in Mesopotamia era ancora lontana, in verità, da quei promettenti giacimenti petroliferi curdi di Mossul che erano già stati oggetto delle prospezioni tedesche dell'anteguerra e che avevano spinto Londra a tentare, nel 1914, dapprima la carta della compravendita e, successivamente, quella della cattura, pura e semplice, dell'altra metà del potenziale petrolifero compreso tra il Tigri e l'Eufrate.

Nonostante la lettera della convenzione d'armistizio fermasse i contendenti sulla linea raggiunta al momento del cessate il fuoco un disinvolto colpo di mano messo in atto dagli inglesi due mesi dopo la cessazione delle ostilità ai danni delle ormai smobilitate e psicologicamente *scariche* forze turche assicurò, infine, alla Gran Bretagna e alla spregiudicata leadership conservatrice (ancora una volta ossessionata dal concetto del monopolio da conseguire a tutti i costi in luogo di una semplice maggioranza di controllo) la posta finale di quella stessa partita intrapresa, con consapevole leggerezza, quattro anni e mezzo prima.

Naturalmente il fatto che i campi di Mossul fossero stati promessi, nel febbraio 1916, dal governo inglese ai francesi mediante i celebri accordi Sykes-Picot realtivi alla spartizione del Medio Oriente non rappresentò, né allora né in seguito, un ostacolo, tanto più che il Premier inglese Lloyd George si era divertito a dichiarare, alla stampa in quel frangente, che : "La Francia è una cattiva vincitrice. Non sa perdere le proprie vittorie nel modo giusto"[7].

Quest'ennesima impresa, tuttavia, realizzata passando tranquillamente sopra le proteste statunitensi, francesi e italiane (per tacere di quelle degli sconfitti, ma non domi turchi) non soltanto non bastò a raddrizzare i conti, ormai irrimediabilmente deficitari, di

quell'avventura (gli ultimi titoli di stato emessi dal tesoro britannico per finanziare la Grande Guerra sarebbero stati pagati, finalmente, soltanto nel 2001), ma mise, una volta di più, in rotta di collisione gli interessi inglesi rispetto a quelli americani fissando, di lì fino all'estate del 1941, i termini di un'irriducibile rivalità medio orientale tra le due potenze anglosassoni destinata a coinvolgere, inevitabilmente, anche l'Italia.

A suivre

Una volta tratteggiati i termini della questione mediterranea e medio orientale è opportuno aggiungere, in questa sede, che nel dicembre 1917 i britannici, subito dopo aver occupato Gerusalemme, si affrettarono a rastrellare tutti i componenti della precedentemente ricordata, grossa missione geologica statunitense, affrettandosi a sequestrare loro tutti i materiali e le mappe delle prospezioni redatte nel corso degli ultimi cinque anni salvo rispedirli, piuttosto brutalmente, in patria con l'aggiunta, a quanto pare, di ripetute e assai minuziose perquisizioni personali spinte fino ai fasti immortalati dal colonnello Lawrence nei suoi equivoci *Sette pilastri della saggezza*.

Gli USA provvidero a loro volta, sin da quello stesso mese, a distribuite le carte della prossima partita nel Levante suddividendole tra gli amici italiani, nonostante qualche inevitabile screzio (sul genere, per intenderci, dalle debolezze senili manifestate nel 1919 dal Presidente Wilson, ma non dall'assai più concreto establishement nei confronti della propria giovane e ambiziosa seconda moglie, slava e ferocemente anti-italiana, o delle nuove quote di emigrazione statunitensi del 1921 che colpirono duramente l'emigrazione italiana ed ebraica negli USA) e i nemici *veri* (Gran Bretagna e Francia).

Gli Stati Uniti si avviarono così a modificare (possibilmente con le buone) gli equilibri medio orientali che Londra e Parigi avevano creduto di spartirsi tra loro nel 1916 nell'illusione di poter escludere, mediante un semplice tratto di penna, gli americani dalla nuova torta petrolifera che andava delineandosi nella *Mezzaluna fertile*, ovverosia nell'area delimitata tra il neonato Iraq e la penisola araba.

Tratteggiata così, a grandi linee necessariamente sommarie, l'eterna condizione, oggettivamente disgraziata, della comunità

localizzata nella penisola e nelle isole italiane rispetto all'arco (variegato ma, sotto sotto, sempre uguale) dei propri vecchi e sempiterni rivali, la scena è pronta per descrivere in dettaglio il dramma dei vent'anni successivi alla Grande Guerra consumatosi, infine, nella mal concepita e peggio eseguito tragedia, di per sé inutile e perfettamente evitabile (quantomeno a parere di chi scrive) dell'8 settembre 1943.

---

1) Anche i portoghesi avevano esperimentato, a loro volta, nel corso del Cinquecento, il perdurante vantaggio di cui godevano le galere nei bacini ristretti rispetto agli ancora goffi e artigianali galeoni (rimasti in servizio fino all'avvento, verso la fine del Seicento, del vascello, un galeone *scientifico* frutto, ormai, di studi matematici accurati e non del solito *colpo d'occhio* del mastro d'ascia di turno e dei suoi discendenti. Il vascello si dimostrò, a sua volta, l'unico strumento in grado di assicurare il dominio dei mari, quantomeno fino all'avvento, il 30 gennaio 1824, della granata perforante, dimostratasi quel giorno capace di affondare, con uno – due colpi, un vascello bersaglio da 80 canoni, il *Pacificateur*. Ebbe inizio, da quel momento, l'era delle corazzate destinata a protrarsi, in pratica, fino al 1949, quando la Royal Navy britannica si decise, alla fine, a riconoscere, buona ultima, il primato della portaerei, attuale capital ship delle marine moderne e unico tipo di nave in grado di assicurare, ancora una volta, il Sea Control mentre ai sottomarini, anche nucleari, spetta quello, storicamente non decisivo, del Sea Denial.

2) Le imprese dei pirati potevano finire con risultati apprezzabili come il milione di ducati portato in patria da Drake al termine dei suoi saccheggi lungo le colonie spagnole del Pacifico e della successiva circumnavigazione del mondo del 1577-1580; la maggioranza di quelle imprese terminavano, tuttavia, in pareggio o in perdita. Lo stesso Drake rese ai suoi investitori, in occasione della campagna del 1586, soltanto 15 scellini per ogni sterlina investita, con una perdita secca del 25%. La spedizione di Drake del 1589 contro Lisbona si tradusse, a sua volta, in un disastro pagato, alla fine, tra navi, materiali e assicurazioni, a un prezzo equivalente a quello del vecchio bottino del 1580.

In realtà oltre il 90% del bottino accumulato dagli inglesi e dagli olandesi nel XVI e nel XVII secolo a spese della Spagna per un importo, complessivo, nell'ordine di 124 milioni di ducati, venne conseguito, tra il 1604 e il 1660, mediante il contrabbando di monete divisionali (in pratica spiccioli) di

rame, i *velloni*. Navi cariche interamente di pezzi falsificati in Inghilterra si recavano, infatti, lungo le coste basche scambiando con i pescatori locali i Real (pezzi da 4 e da 8) d'oro e le monete d'argento pagandole in monetine fino al doppio del loro valore nominale. Una volta calcolati i costi di coniazione e di trasporto l'utile finale dei falsari e dei contrabbandieri ammontava, dato il cambio fisso d'autorità imposto, per meri motivi di prestigio, dai Re di Spagna nonostante i vani consigli impartiti loro dai banchieri genovesi, a un buon 20%. Il solo rimedio che gli spagnoli adottarono nei confronti di questo dissanguamento del loro sistema monetario (arrivato, ben presto, a far sparire il circolante fuso coi metalli preziosi provenienti dalle Americhe) fu quello di affidare, nel 1627, l'azione giudiziaria contro i contrabbandieri all'Inquisizione prescrivendo la pena del rogo per i colpevoli. Fu soltanto nel 1660, quando ormai l'inflazione aveva raggiunto la quota del 200% a fronte di una coniazione, autentica, di appena il 50%, che i velloni furono ritirati, finalmente, dalla circolazione.

In realtà quello che manca, solitamente, nella valutazione delle vicende spagnole del XVI e XVII secolo è un quadro generale della situazione.

L'impero di Madrid "sul quale non tramontava mai il sole" fu sempre in deficit costante, passando dai 20 milioni di ducati accumulati da Carlo V al momento della sua abdicazione, nel 1556, agli oltre cento milioni denunciati nel 1598 dal nuovo Re Filippo III fino alle ripetute bancarotte statali spagnole verificatesi del XVII secolo.

A fronte di questi passivi gli introiti erano assicurati, mediamente, nel Cinque – Seicento, in ducati, da un gettito di 600.000 unità annue tratte dalla Spagna, da 4.000.000 di ducati estorti nei Paesi Bassi, da meno di 700.000 provenienti da tasse e *donazioni fisse* (saccheggio, pertanto, ancora una volta nei secoli) applicate in Italia (300.000 da Milano, 290.000 da Napoli e 75.000 dalla Sicilia) e, soltanto per un milione di Ducati, da imposte e beni (sotto forma, in massima parte, di metalli preziosi) tratti dalle Americhe.

Dato un tasso costante d'interesse, praticato dai banchieri liguri, intorno al 20-30% annuo (a fronte del 12% fissato per legge dalla corona di Spagna nel 1575 e mantenuto costante, per ragioni politiche, per quasi un secolo) e il perdurare del pegno costituito dai sovrani iberici a titolo di garanzia sull'oro proveniente dalle Americhe, si può dire che il frutto della grande rapina d'oltreoceano planò direttamente, senza essere stato sostanzialmente toccato dagli spagnoli, nei forzieri genovesi pareggiando, sia pure solo statisticamente e a livello generale di *sistema Italia*, la partita di giro della bilancia dei pagamenti in atto tra la penisola iberica e quella italiana nel corso dei due secoli in questione salvo continuare a pagare, per tutto il Settecento ulteriori, apprezzabili utili, sempre a profitto degli italiani. Rispetto a questo sofisticato, efficace e silenzioso sistema, le brutali e rozze grassazioni effettuate in alto mare e lungo le coste spagnole del vecchio e del nuovo mondo dai pirati britannici, olandesi e – in misura minore – francesi, per quanto ancora oggi cinematograficamente spettacolari, si pongono, storicamente, rispetto alla professionalità dei liguri, con un rapporto di inferiorità di 8 a 1 (Richard Gaettens, Inflazione, ed. Longanesi, Milano, 1959, ppgg. 63-94). Il sistema

della falsificazione su scala industriale degli spiccioli fu applicato, a sua volta, dagli italiani nei confronti dei turchi tra il 1655 e il 1675 mediante il celebre scandalo dei *luigini* d'argento, battuti dalle piccole zecche liguri raddoppiando, in pratica il circolante e intascando, di conseguenza, la differenza tra l'inflazione (giunta al 100%) e il potere d'acquisto reale della moneta ottamana (fatti salvi, ovviamente, i rischi dell'operazione, visto che il Sultano aveva prescritto lo squartamento in pubblico per i contrabbandieri e i cambiavalute coinvolti nell'operazione) Carlo M. Cipolla, Tre storie extravaganti, ed. Il Mulino, Bologna, 1994.

3) Peter L. Bernstein, Oro Storia di un'ossessione, ed. TEA, Torino, 2004, ppgg. 312-313.

4) John Keegan, Intelligence in War, ed. Vintage Books, New York, 2002, pg. 103. Quanto alla tanto disprezzata e irrisa *Italietta* del 1914 le riserve complessive bancarie e di stato del Regno ammontavano, nel 1914, a 26 milioni di sterline a fronte di un contributo alla produzione manifatturiera mondiale pari a un quinto di quello inglese; questo stesso indice sarebbe successivamente passato, per il 1938, a un terzo del contributo britannico. Felice Guarnieri, Battaglie economiche tra le due guerre, ed. Il Mulino, Bologna, 1988, pg. 137; Paul Kennedy, Ascesa e declino delle grandi potenze, ed. Garzanti, Milano, 2001, pg. 291. Anche il severo professor Mario Silvestri concluse, nel proprio secondo volume de *La decadenza dell'Europa occidentale*, ed. Einaudi, Torino, 1978, pg. 254, che "In definitiva la fine della guerra (Il primo conflitto mondiale, n.d.a.) colse l'Italia in condizioni finanziarie disastrose, ma in condizioni economiche migliori della Gran Bretagna".

5) Vedi, di Giacomo Aula, Diplomazia e petrolio, ed. Tigullio, 2004. Per le incedibili modalità e condizioni della dichiarazione di guerra inglese alla Germania del 1914 si rimanda a Dwight R. Messimer, *U-Boats' lost opportunity*, MHQ Review, The Quarterly Journal of Military History, Spring 2003.

6) È vero che le navi turche (e germaniche) avevano attaccato senza preavviso, né dichiarazione di guerra, il 29 ottobre 1914, i porti russi del Mar Nero 1914, affondando una cannoniera e un posamine e catturando sei mercantili, ma l'impero dello Zar, in difficoltà come era in Polonia, si era ben guardato, con grande delusione dei tedeschi, dal dichiarare guerra alla Sublime Porta venendo, alla fine, coinvolto, suo malgrado, nella guerra inglese del Medio Oriente soltanto il successivo 2 novembre. David Nicolle, The Ottoman Army 1914-1918, ed. Osprey, Londra, 1994.

7) David Fromkin, Una pace senza pace, ed. Rizzoli, Milano, 1992, pg. 430.

CAPITOLO PRIMO

Da guerra a guerra

"Io sono un uomo politico, il che vuol dire bugiardo e truffatore. Non mantengo mai la parola e quando passo vicino a un bambino gli rubo le caramelle; questo però significa anche che non trascuro una seconda possibilità e che non mi chiudo mai una porta alle spalle"

Dialogo tra il Presidente e Jack Ryan in "CACCIA ALL'OTTOBRE ROSSO" (*The Hunt for Red October*) di Tom Clancy

Il decollo

Tra l'inizio del 1922 (molti mesi prima, pertanto, della marcia su Roma) e il 1930 l'economia italiana visse una stagione di straordinaria prosperità.

In meno di dieci anni l'industria incrementò, infatti, la propria produttività del 60% (valore, questo, superiore alla media dell'Europa occidentale) mentre il reddito pro capite salì del 23%. Grazie a questo risultato, conseguito dopo due generazioni di faticosa crescita economica e di durissima lotta sociale, larghi strati della popolazione italiana, dopo qualcosa come due secoli di fila vissuti in condizioni, se non di fame, quanto meno *di dignitosa miseria*, poterono affrancarsi, finalmente, dalla povera dieta cui erano abituati da sempre toccando, statisticamente, la quota delle 2.750 calorie quotidiane.

Le ricadute positive di quest'avvenimento senza precedenti, frutto di un sogno di industrializzazione che a molti era sempre apparso poco meno che folle, furono immediate e si tradussero, in

primo luogo, in una migliore condizione generale sotto il triplice profilo sanitario, igienico e scolastico.

Condizioni essenziali "sine qua non" di quest'impetuosa evoluzione erano stati il generoso afflusso di capitali statunitensi assicurato dagli imprenditori americani e la libertà di circolazione, a livello internazionale, dei beni.

Quest'ultima aveva permesso all'Italia, singolarmente sprovvista dalla natura di adeguate fonti di energia e delle necessarie materie prime, di scambiare il frutto del lavoro dei propri cittadini con i beni e la tecnologia necessari. Il nuovo Capo del governo italiano aveva infatti affrancato, nella tarda primavera del 1924, nonostante il mugugno e, per la verità, qualcosa di più, subito espressi da parte di importanti ambienti della finanza meneghina, il sistema italiano dall'arcigna tutela della City londinese, affidando, poco dopo, il dicastero chiave delle Finanze al Conte Giuseppe Volpi, esponente della nuova, rampante imprenditoria veneta e convinto assertore della complementarietà degli interessi italiani con quelli statunitensi nel Mediterraneo e nel Medio Oriente.

L'establishment USA proseguiva a sua volta con tenacia, sin dall'autunno del 1916, un chiaro disegno di penetrazione, in primo luogo petrolifera, a est di Suez, in aperta concorrenza con gli interessi consolidati inglesi e in minor misura francesi radicatisi in quelle terre nel corso della Grande Guerra.

In questo quadro grandioso, caratterizzato da un ordine di grandezza del potenziale industriale complessivo delle maggiori economie mondiali pari, nel 1928, a quota 533 per gli Stati Uniti a fronte di un valore di 158 per la Germania, di 135 per la Gran Bretagna, di 82 per la Francia e di 37 per l'Italia (per tacere dell'indice 45 riconosciuto da Wall Street al Giappone e di quello, puramente propagandistico, di 72 unità sveltamente autoconferito dall'URSS a sé stessa)[1], Roma veniva ad assumere il ruolo dell'utile partner, senza troppe pretese, destinato, nel futuro, ad assumere l'incarico di prezioso terminale petrolifero per conto delle maggiori imprese statunitensi del settore.

Questo disegno non rappresentava, peraltro, come abbiamo visto in precedenza, che la naturale evoluzione e conclusione di una lungimirante politica che aveva spinto sin dal 1891 le imprese americane a coltivare la promettente pianticella, sempre più dinamica, del mercato italiano, preferendola già dal 1912 alla pur primogenita soluzione elaborata nel 1890 che assegnava, viceversa,

alla concorrente Austria-Ungheria il ruolo originario di interlocutore preferito di Washington nel Mediterraneo e nel Medio Oriente.

Nonostante la non lunga crisi deflattiva del 1926 (più nota come *Quota 90*) imposta proprio dai banchieri statunitensi per *risanare* la lira, lo sviluppo dell'economia e delle condizioni di vita italiane, spinto da ben precise pulsioni e ragioni di fondo attinenti alla cultura stessa del paese, proseguì anche dopo la crisi mondiale dell'ottobre 1929, permettendo tra l'altro agli addetti al settore industriale di salire, tra il 1927 e il 1932, da 3,3 a 4,1 milioni di occupati[2], arrivando, infine, a ideare e varare, per l'occasione, soluzioni audaci e originali, prime tra tutti l'IMI (Istituto Mobiliare Italiano) del 1931 e, soprattutto, l'IRI (Istituto di Ricostruzione Industriale, ovverosia un'holding di taglia finalmente internazionale) concepita nel massimo segreto da Alberto Beneduce nel corso del 1932 e annunciata pubblicamente il 23 gennaio del 1933.

Il nemico comune

Il vero ostacolo a una ripresa, per quanto difficile, della ciclica fase espansiva economica italiana e mondiale fu però rappresentato dalla decisione, maturata nell'ambito del Commonwealth britannico a Ottawa il 20 agosto del 1932, di adottare, per il seguito, la nuova *Tariffa Imperiale*.

Questa misura altisonante consisteva in pratica nell'adozione di elevatissime tariffe doganali tali da imporre inevitabilmente, nell'ambito dell'intero impero coloniale inglese, a qualcosa come un quarto della popolazione del pianeta, l'acquisto dei soli manufatti industriali *Made in England*, nonostante l'inferiore qualità degli stessi già da tempo riscontrata rispetto a quanto offerto dalla concorrenza mondiale, per tacere del prezzo, decisamente più elevato.

Questa decisione autarchica, propagandata e perseguita con determinazione tipicamente britannica dal Partito Conservatore inglese dal momento del suo effettivo ritorno al potere, nel 1931, fu avversata apertamente dagli Stati Uniti.

Questi intrapresero, sin dall'inizio, nel 1933, della nuova Presidenza Roosevelt, una spregiudicata e durissima guerra commerciale nei confronti dei cugini d'oltreatlantico intervallata, ogni tanto, da veri e propri colpi bassi, come l'occupazione manu

militari, nel Pacifico, da parte dei Marines, di due isole dell'arcipelago britannico delle Caroline: Canton ed Enderbury, reclamate dalla compagnia aeree Pan Am per i propri futuri, grandi idro passeggeri quadrimotori *Boeing B-314 Clipper* e giudicate parimenti indispensabili, a loro volta, dai vertici delle società britanniche Imperial Airways e QUANTAS per i similari idro *Short* in quel momento in commessa.

Quest'occupazione, messa in atto nel maggio del 1936 sull'onda della fine della guerra d'Etiopia[3], fu solo uno dei benefici (minori) assicurato all'establishment economico statunitense dalla decisione (debolmente contrastata da Roosevelt, all'epoca in minoranza al Congresso), presa ancora due anni prima, di appoggiare, con consistenti iniezioni di prodotti petroliferi e tecnologia, l'espansione italiana in Africa Orientale, a danno, una volta di più, delle posizioni medio orientali britanniche.

Non diverso, d'altronde, fu l'atteggiamento assunto subito dopo dai maggiori esponenti dell'economia americana nei confronti della Guerra di Spagna, posto che le armate nazionaliste di Franco beneficiarono ininterrottamente, dall'estate del 1936 fino alla fine di quella dura guerra civile, di un letterale fiume di nafta e benzina assicurato loro, a credito, dalle compagnie nordamericane, che si premurarono, per l'occasione, di assolvere anche la delicata questione dei trasporti fino al territorio nazionalista.

Ferma restando, in questo contesto, la dichiarata intenzione di Roosevelt di voler arrivare, alla fine, a un nuovo equilibrio Medio Orientale comprensivo degli interessi statunitensi e italiani, oltre che delle popolazioni locali, riducendo, nel contempo, le posizioni coloniali di Londra e Parigi, lo strumento privilegiato, agli occhi del Presidente statunitense, di quest'evoluzione strategica della politica italiana era rappresentato, in primo luogo, dalla Regia Marina.

Fiero della propria passata esperienza di Segretario di Stato (aggiunto) alla marina sotto la presidenza Wilson, Roosevelt era rimasto infatti favorevolmente impressionato dalla rinnovata marina italiana, tanto da arrivare a proporre più volte, tra il 1936 e il 1940, un incontro di due divisioni navali, rispettivamente statunitense e italiana, a Madera, nelle Azzorre, destinato a sancire, da un lato, la dimensione oceanica della Regia Marina (sia pure in posizione di junior partner dell'enormemente più consistente U.S. Navy) e, dall'altro, un clamoroso incontro personale tra lui e quel

Vero Galantuomo del Capo del governo italiano che avrebbe ufficializzato, agli occhi del mondo, la rinnovata e sempre più salda intesa tra le rispettive due nazioni, poste dalla geopolitica e dalla storia a cavallo del nucleo sassone e carolingio della vecchia Europa[4].

Ripensando alla Serenissima

Il blocco dei traffici internazionali stabilito dai *signori di Londra* (cui si aggiunse, nell'estate del 1936, il nuovo governo francese del Fronte Popolare, tanto dichiaratamente progressista sul piano sociale, quanto radicalmente protezionista su quello internazionale, appiattendosi, in buona sostanza, sulle posizioni di retroguardia della più vieta imprenditoria d'Oltrealpe) costò peraltro all'Italia, tra il 1932 e il 1938, l'avvenuto, pratico dimezzamento delle riserve auree, scese da 7.144 milioni del dicembre 1932 ai 3.674 dello stesso mese del 1938[5].

La necessità di pagare pronta cassa (e anticipato) i beni necessari a partire dal carbone imponeva, infatti, nonostante tutte le differenziate politiche economiche via via adottate (senza trascurare, beninteso, né iniziative di finanza *creativa*, come è tanto di moda anche oggi, né veri e propri trucchi contabili), un costante drenaggio delle riserve in oro e valute forti.

La situazione, agli occhi dei non numerosi, grandi imprenditori italiani[6] non prevedeva, in un mondo sempre più protezionistico come quello degli anni Trenta, che una soluzione: la creazione di uno spazio economico *chiuso* a beneficio esclusivo dell'economia nazionale da cercare nei Balcani e, secondariamente, nel Medio Oriente. Una volta ottenuta, possibilmente mediante una semplice esibizione di forza, una generale ridistribuzione delle carte nel Mediterraneo orientale e nel Levante, l'afflusso di capitali e tecnologia statunitense avrebbe permesso di sfruttare al meglio le grandi potenzialità dell'industria italiana e, più in generale, del *sistema paese*, anticipando, in buona sostanza, l'incredibile salto qualitativo che caratterizzò, negli anni Cinquanta, il *miracolo economico* della penisola.

Questo complesso disegno (che non escludeva, a sua volta, naturalmente, la volontà di voler ritagliare, a beneficio dell'economia italiana, uno spazio più ampio di quello tradizionalmente

messo in conto dai vari partner statunitensi) venne pubblicamente enunciato, dal punto di vista delle linee generali di politica finanziaria ed economica, dal Conte Volpi (all'epoca Presidente della Confindustria), in un importante radiodiscorso trasmesso alla nazione il 29 marzo del 1939.

Il progetto in questione, permeato di respiro europeo e mondiale, contemplava altresì, nella sua complessità, l'idea di offrire, a mo' di offa, a beneficio degli ambienti d'Oltreatlantico, la concreta possibilità di realizzare uno stato ebraico in Palestina. Quest'avvenimento epocale non rappresentava, a sua volta, che un semplice corollario dell'auspicata caduta verticale delle modeste forze militari schierate per tutti gli anni Trenta dalla Gran Bretagna tra il Canale di Suez e l'Irak. D'altra parte l'idea di uno stato ebraico in Palestina rientrava, notoriamente, sin dal 1912 tra i temi più ricorrenti e vistosi anche se, va aggiunto, non determinati, all'origine dell'interesse, storicamente inedito, manifestato dagli USA nei confronti del Medio Oriente sin dall'inizio del Ventesimo secolo.

Il progetto di un futuro stato ebraico era infatti diventato ormai qualcosa di assai più concreto rispetto ai disegni originari volti a favorire, sin dal 1926, da parte di Washington, un mandato italiano sulla Palestina, una volta scaduto quello assunto, originariamente, per diritto di conquista, dall'Inghilterra. Già nel 1931 Mussolini aveva fatto balenare davanti agli occhi del presidente dell'Agenzia Ebraica Chaim Weizmann l'eventualità di costruire insieme "il vostro stato di toutes pièces", rinnovando in seguito questo stesso discorso a beneficio del leader revisionista ebraico Wladimir Jabotinsky, assunto nella seconda metà degli anni Trenta a figura dominante tra le file del sionismo americano[7].

Dopo la breve pausa di distensione con Londra avviata da Mussolini (nonostante il parere contrario di numerosi esponenti del suo entourage economico, diplomatico e militare) tra il maggio del 1936 e l'ottobre del 1937, la constatazione del mancato rinnovo delle pur timide aperture all'esportazione accordate inizialmente dalla Gran Bretagna, il canto delle rinnovate sirene anglofobe proveniente in contemporanea da oltre Atlantico e dalla Russia Sovietica riprese, inevitabilmente, a far breccia nel cuore socialista del dittatore, sia pure contemperato dall'angoscia di numerosi dubbi, mai sopiti nell'intimo del personaggio e del Re, da sempre il suo unico, vero confidente quando era in gioco l'esi-

stenza stessa della nazione.

Questa politica volta a far giocare all'Italia la parte dell'apriscatole brevettato nel concerto europeo e medio orientale cristallizzato a Versailles raggiunse probabilmente il suo momento più alto nel giugno del 1939 in occasione della visita fatta da Vittorio Cini, dinamico e brillante imprenditore e armatore ferrarese, veneto d'elezione, socio da quasi vent'anni del conte Volpi e in procinto di essere nominato, a sua volta, Conte di Monselice.

Secondo la biografia ufficiale di Vittorio Cini riportata nel sito Internet della nota fondazione intitolata al figlio Giorgio: "Nella veste di commissario dell'E42 (l'imponente esposizione universale di Roma fissata per il 1942 da cui trasse origine, tra l'altro, il quartiere dell'EUR – n. d. a.) Vittorio Cini effettuò anche una missione negli Stati Uniti nel giungo del 1939, alla vigilia della guerra. Lo scopo ufficiale del viaggio – ottenere l'impegno americano di partecipare all'esposizione – nascondeva l'obiettivo reale della visita: verificare – per via diplomatica, su incarico del Regio Governo, le rispettive posizioni nell'imminenza di prevedibili avvenimenti cruciali"[8].

Ancora più esplicito, a questo proposito, è l'ambasciatore e storico Sergio Romano che afferma, a sua volta: "...nel giugno del 1939, Cini andò negli Stati Uniti per chiedere al governo americano di partecipare all'esposizione. Ma fu verosimilmente incaricato da Mussolini di accertare, nel corso di un incontro con Roosevelt, le intenzioni dell'America nell'eventualità di un conflitto"[9].

L'esito del colloquio in questione è rimasto avvolto dal mistero più fitto, anche se non è difficile immaginare sia la perplessità di Roosevelt nei confronti di qualsiasi idea di manomissione, per la fine di quella stessa estate, della Grecia, sia la condizione di sostanziale impotenza nei confronti dell'establishment imprenditoriale USA che il capo di stato nordamericano aveva già esperimentato nel 1935 in occasione della guerra d'Etiopia e, negli anni successivi, davanti all'evoluzione del conflitto spagnolo.

Il seguente brano, tratto dalle memorie di Federico Zeri, il celebre critico d'arte consigliere e consulente artistico, tra il 1952 e il 1977, dello stesso Conte Cini, getta, tuttavia, una luce rivelatrice in merito all'intera questione: "Benché intelligentissimo gli capitava di essere cieco alle evidenze della realtà.

Per esempio aveva una visione completamente falsa (come l'avevano molti grandi borghesi italiani dell'epoca) della configurazione dell'Europa, dei differenti equilibri di potere all'interno di questa struttura, dell'importanza dell'Italia o del ruolo stesso degli Stati Uniti. Considerava ancora l'Europa come il centro del mondo. Non aveva compreso, ciò che stupisce in un industriale del suo calibro, l'enorme importanza, sia culturale sia tecnica, dell'America.

Dopo aver fatto un viaggio di studio negli Stati Uniti, negli anni Trenta su ordine di Mussolini, aveva scritto un rapporto, che in parte ho letto, dove si affermava che la potenza industriale degli Stati Uniti non si sarebbe mai potuta convertire in industria di guerra. Era altrettanto sordo e cieco all'importanza della letteratura e del cinema dell'Oltreatlantico"[10].

Nel frattempo, al di là dello svagato disinteresse degli organi competenti italiani (destinati tutti a risvegliarsi, bruscamente, appena nell'agosto del 1939, nonostante il precedente, ammonitorio squillare di diversi campanelli d'allarme diplomatici e militari in atto sin dal mese di marzo) il gabinetto conservatore inglese era giunto, nell'ottobre del 1938, alla conclusione, elettoralmente e politicamente impeccabile, di dover arrivare, nel giro di sedici mesi al massimo, a una soluzione militare del problema italiano nel Mediterraneo e nel Medio Oriente mediante una rapida, brillante e, soprattutto, poco costosa, campagna navale.

La successiva, imprevista crisi di Danzica, evolutasi alla fine nella nuova guerra mondiale, ritardò, senza peraltro annullarli del tutto, i vari programmi di aggressione in corso di realizzazione a Londra, a Roma e a Parigi, ma non compromise le rispettive posizioni geopolitiche al di qua e al di là dell'Atlantico.

L'oggettiva coincidenza di interessi medio orientali tra l'establishment statunitense e quello italiano continuò, così, immutata, ancora per tutto il 1939 e per buona parte dell'anno successivo. Nel marzo del 1940, per esempio, gli americani rinnovarono una propria precedente offerta già formulata l'anno precedente in vista della cessione all'industria italiana della licenza di produzione del quadrimotore da bombardamento *Boeing B-17* (la futura *Fortezza volante*), vero fiore all'occhiello dell'USAAF (ovverosia dell'Aviazione statunitense, United States Army Force)[11]. In quegli stessi giorni, inoltre, ebbe luogo la sottoscrizione, da parte dell'AGIP (auspice la segreteria dello stesso Partito Nazionale Fascista) di un accordo privilegiato con le società statunitensi Standard Oil e Texaco in vista della sollecita realizzazione di un imponente pro-

gramma di bunkeraggio e raffinazione in Italia del petrolio proveniente dalle recentissime concessioni USA avviate appena due anni prima nel Barhein e in Arabia Saudita.

Questo stesso programma di collaborazione nel campo degli idrocarburi sarebbe stato successivamente ripreso, pari pari, dalla democratica Italia dell'immediato dopoguerra con soddisfazione generale di tutti gli interessati[12].

Il 1 maggio del 1940, infine, Roosevelt prospettò per iscritto a Mussolini la concreta possibilità di una *finestra sull'Atlantico* (alias Tangeri, allora sotto regime internazionale) in cambio di un parziale riallineamento delle posizioni italiane su quelle, ancora fortemente neutraliste, degli USA.

Pochi giorni dopo, comunque, l'esito dell'improvvisa, brillante offensiva tedesca in occidente mutò radicalmente la situazione. Per la verità la futura curva di moto degli avvenimenti italiani era già stata definita dalla guerra commerciale messa in atto dalla Gran Bretagna sin dall'ottobre del 1938 mediante il taglio dei fidi alle imprese italiane. Questa misura si era invero tradotta in un ulteriore e accelerato drenaggio delle riserve auree della Banca d'Italia precedentemente ricordate e scese, per il 30 giugno 1939, a soli 2.995 milioni[13].

Questo residuo patrimonio *intangibile* era stato per di più falcidiato ulteriormente, tra il settembre del 1939 e il maggio del 1940, di un altro miliardo di perdite[14] determinato dagli oltre 900 dirottamenti e sequestri inflitti dagli anglo-francesi al traffico mercantile italiano (per tacere dei carichi deperibili nazionali lasciati allegramente marcire nelle stive e sulle banchine).

Dopo una breve pausa, protrattasi soltanto per le prime due settimane di settembre, infatti, il gabinetto di guerra inglese aveva ribadito – nonostante le perplessità manifestate dai francesi – la propria precisa volontà di arrivare al più presto a una facile vittoria navale camminando sul cadavere dell'Italia, *ventre molle dell'Asse*. Questo stato di cose e la stessa dichiarazione di guerra italiana non mutarono, tuttavia, più di tanto gli interessi geopolitici e la posizione statunitense nei confronti del governo di Roma.

Il celebre discorso di Roosevelt, espresso a titolo personale, dedicato alla *pugnalata alla schiena* italiana nei confronti della Francia scatenò, infatti, un'immediata e negativa reazione tra la lobby italo – americana, confermatasi determinante quell'anno,

come già nel 1936, per la rielezione del Presidente, spingendo la Casa Bianca a più miti consigli.

Una pace *bianca*

Il risultato di questo curioso stato di cose si tradusse, innanzitutto, nella prosecuzione della rinnovata, preziosa collaborazione aeronautica offerta sin dall'autunno del 1937 dalle imprese statunitensi e dalla NACA (l'ente aeronautico federale statunitense, progenitore dell'attuale NASA) agli italiani; quest'aiuto, peraltro, sarebbe continuato soltanto fino al settembre del 1940.

In quel mese, infatti, l'assistenza venne subitaneamente e stoltamente interrotta, da parte di Roma, su iniziativa di alcuni dei più retrivi imprenditori italiani del settore, dichiaratamente timorosi, sin dal 1939, di veder compromesse a breve le proprie posizioni di oligopolio.

Al di là delle piccole beghe degli industriali italiani ebbe viceversa una ben maggiore portata, dal punto di vista politico, l'offerta, trasmessa discretamente a Roma per la fine di agosto del '40, di addivenire addirittura a un armistizio e a una sorta di pace *bianca* separata con gli inglesi nel Medio Oriente garantita dagli stessi Stati Uniti.

Nell'ambito di questo ambizioso e ambiguo disegno, per di più, Washington si sarebbe a sua volta incaricata, al momento della pace generale, di appoggiare le *giustificate* rivendicazioni italiane, in primo luogo a spese della Francia e in direzione dei Balcani.

Quest'ambizioso schema venne peraltro scartato, alla fine, da Mussolini per i primi di ottobre del 1940. I suoi collaboratori politici e diplomatici e i generali che lo circondavano erano fermamente e frivolamente convinti, fino a tutta la prima settimana di agosto del 1943, dell'inviolabilità delle fortificazioni alpine italiane e del fatto, correlato, che la Germania non avesse né la convenienza né la disponibilità, in misura sufficiente, delle truppe specializzate da montagna necessarie per una simile impresa.

Il Capo del governo italiano era, viceversa, assai dubbioso relativamente all'esito di un eventuale confronto con il Reich, oltre ad essere mosso, nell'intimo, da ragioni di carattere storico ed etico, più che ideologico.

Il costante atteggiamento statunitense a favore di una *pace*

bianca tracciata sulle linee raggiunte fino a quel momento tornò, comunque, d'attualità già nel novembre del 1940. Subito dopo la propria rielezione Roosevelt dichiarò infatti al Delegato Apostolico Monsignor Amleto Cicognani, di sperare che: "la perdurante disponibilità americana ad appoggiare le sue rivendicazioni territoriali spingesse l'Italia a uscire dal conflitto".

La crisi militare e, soprattutto, politica innescata dalla Guerra di Grecia riportò di lì a poco in auge l'intero piano statunitense, come risulta, tra l'altro, dalla seguente annotazione tratta dai Diari di Bottai alla data del 31 dicembre 1940: "Penso ad alcune frasi di Mussolini, ieri. Commentava il discorso di Roosevelt, un passo l'aveva colpito, dove s'afferma che la pace non dovrà essere *dettata dall'Asse*: come se questo lo facesse sperare in un pace non imposta, ma contrattata.

Una pace, dunque, una qualunque pace.

È appena il caso di notare, infine, che in quegli stessi giorni si dava per scontato, nei corridoi governativi, il prossimo avvento, al dicastero delle Finanze, del Conte Cini, vecchio ospite di Roosevelt alla Casa Bianca e da sempre fautore (al pari di Grandi, *quotato* in quello steso periodo per gli Esteri al posto di Ciano, compromesso pesantemente in seguito al fiasco greco) di una politica d'intesa con gli USA proporzionata ai mezzi e alle reali possibilità italiane secondo le linee di uno schema d'intesa diretto Roma-Washington destinato, infine, a concretizzarsi due anni dopo, sia pure in un contesto generale enormemente più deteriorato.

Dopo la fine, per la seconda metà di gennaio del 1941, della c.d. *guerra parallela* italiana nei confronti della Germania, i feelers statunitensi proseguirono per tutta la primavera mediante una serie di rapporti *clandestini* ad alto livello privilegiando, a questo punto, la dissidenza interna del fascismo.

A partire dal marzo del 1941, tuttavia, la posizione personale di Roosevelt nell'ambito dell'equilibrio dei vari e contraddittori centri di potere interni statunitensi si rafforzò sensibilmente. L'accettazio-ne, da parte del Congresso e, in seguito, degli inglesi, della nuova legge *affitti e prestiti* mise infatti l'establishment economico USA in una condizione nuova, legandolo, sostanzialmente, da allora in poi, al fiume di nuove commesse belliche, garantite dal Tesoro americano, destinate alla prosecuzione della guerra inglese contro la Germania.

Quest'avvenimento permise, tra l'altro, al Presidente di imbrigliare efficacemente, dall'aprile del 1941 in poi, la lobby americana d'origine italiana precedentemente ricordata, riallineando finalmente il suo leader indiscusso, Generoso Pope, editore dell'influente quotidiano *Il progresso Italo-Americano*, alla disciplina del Partito Democratico.

La nuova situazione politica interna degli USA non impedì, tuttavia, al sempiterno progetto di una pace bianca nel Mediterraneo di fare, tra l'aprile e il maggio del 1941, un nuovo, deciso passo in avanti favorito, questa volta, dalla conclusione, sia pure fortunosa, della guerra di Grecia, dalla contemporanea fine della Jugoslavia e, soprattutto, dall'immediato ritiro delle imponenti forze tedesche già impiegate nei Balcani lungo il confine dell'Unione Sovietica.

I maggiori imprenditori italiani si erano infatti rapidamente convinti, nel corso del disastroso inverno di guerra 1940-1941, del sostanziale fallimento dei loro ambiziosi sogni volti a conseguire, nei Balcani e in Medio Oriente, quel primato economico e politico prevalentemente italiano (anche rispetto agli Stati Uniti) che la maggioranza di loro aveva accarezzato con tanto entusiasmo nel corso degli ultimi cinque anni.

Per contro, nella primavera 1941, erano subentrati tre importanti fatti nuovi. Il primo era l'avvenuta (e insperata) riconquista italo-tedesca della Cirenaica. Il secondo, e non meno importate, consisteva nella disponibilità statunitense a trovare, a beneficio della sventurata Grecia appena arresasi, un modus vivendi sul genere di quello già proposto, sia pur vanamente, da Roosevelt per il Belgio nel settembre del 1940[15].

L'ultimo, e più clamoroso, era rappresentato, viceversa, da una secca dichiarazione ufficiale inglese formulata pubblicamente ad Addis Abeba il 5 maggio del 1941.

Quel giorno, invero, i britannici avevano comunicato a un indignato Hailè Selassiè che "Sua Maestà il Negus non poteva riassumere il suo stato di Imperatore fino a quando non fosse stato formato un trattato di pace con l'Italia" poiché "fino a quel momento il Re d'Italia rimaneva il legittimo Sovrano d'Etiopia"[16].

La somma di questi eventi, unita a una marea di indizi minori, lasciava legittimamente sperare a tutti gli interessati, primi tra tutti il Re[17] e lo stesso Mussolini, che l'avventura bellica intrapresa l'anno precedente fosse oramai sulla via di una conclusione, tutto sommato, felice o, quantomeno, in linea con le non gran che diverse esperienze della seconda e terza guerra d'indipendenza.

Entrambi quei conflitti, invero, erano stati caratterizzati dal successo, militarmente decisivo, conseguito del regolarmente più forte alleato di turno dell'Italia senza che questa circostanza impedisse, alla fine, al nostro paese di assicurarsi, nonostante tutto, un apprezzabile guadagno territoriale, per quanto si trattasse, ogni volta, di un bottino inferiore rispetto a quello preventivato.

Ancora una volta, tuttavia, il pendolo della pace e della guerra era destinato ad oscillare, fatalmente, da un piatto all'altro della bilancia, per motivi d'ordine prettamente navale.

Il terzo incomodo

Il Presidente Roosevelt e il titolare del Dipartimento di Stato Cordell Hull erano rimasti infatti assai irritati, a partire dal dicembre del 1940, da un'inaspettata iniziativa diplomatica vaticana. Grazie ai buoni uffici della Missione cattolica di Maryknoll (N.Y.), una sorta di Comunità di Sant'Egidio ante litteram attiva da molti decenni in Cina e già segnalatisi, in passato, per analoghi, riusciti passi *informali* di politica estera estremo – orientale, il Giappone aveva avuto modo di avanzare, *attraverso la porta di servizio* alcune concrete proposte di pacificazione destinate, in primo luogo, a chiudere l'Incidente cinese in atto dal 1937[18].

Fermamente convinti sin dal 1939, in seguito ad una propria razionale, personale e fondamentalmente errata valutazione delle reali capacità militari del Giappone, della fragilità nipponica, Roosevelt e Cordell Hull avevano cercato di scoraggiare, senza successo, questi passi che erano viceversa proseguiti approdando, infine, nell'aprile del 1941, nella commissione affari esteri del Senato, a Washington.

Persuasi, viceversa, della concreta possibilità di poter arrivare, nel giro di un anno, a una sostanziale resa dell'impero nipponico su tutti i fronti ricorrendo soltanto a un ciclo, progressivo, di semplici pressioni economiche accompagnate, al massimo, da un opportuno tintinnar di sciabole, i vertici dell'esecutivo americano beneficiarono, inaspettatamente, il 29 maggio del 1941, dell'appoggio incondizionato di Londra.

Angosciati dalla prospettiva di un'eventuale pace mediterranea senza vittoria che avrebbe comportato, automaticamente, la fine della guerra e la rovina elettorale del Partito Conservatore, i vertici del gabinetto di guerra inglese capovolsero, infatti, nel giro di una notte, la prudente politica estremo orientale che aveva caratterizzato, fino a quel momento, l'atteggiamento del Governo di Sua Maestà nei confronti di Tokyo, appoggiando risolutamente le prime, nuove misure economiche statunitensi nel Pacifico dando corso all'immediato blocco delle esportazioni (già pagate) di riso e fertilizzanti destinate al Giappone.

Il prezzo richiesto da Londra per questo pericoloso colpo di timone impresso alla propria politica estera fu, naturalmente, quello di una maggiore *comprensione*, da parte dell'esecutivo di Washington, alle esigenze britanniche nel Medio Oriente.

Il nuovo do ut des angloamericano proseguì, nei due mesi successivi, culminando, infine, nell'agosto del 1941, nella promessa britannica di inviare nell'Estremo Oriente una squadra navale della Royal Navy, forte di alcune navi di linea e portaerei, destinata a incrementare il peso delle contemporanee pressioni statunitensi sul governo di Tokyo. Si trattò di una scelta fatale per le sorti dell'Impero britannico che Churchill in persona sconsigliò ripetutamente ai propri ministri, salvo cozzare, come al solito, contro la tetragona volontà opposta dei vertici del Partito conservatore dominati, sin dal 1914, dalla fazione c.d. *degli sceicchi* e dichiaratamente pronti a tutto, sin dall'ottobre del 1938, pur di non correre il rischio di compromettere le proprie personali fortune d'origine medio-orientale.

Il nuovo ordine di scuderia statunitense, formalizzato in occasione del celebre incontro agostano di Terranova tra Roosevelt e Churchill, mise a sua volta termine ai precedenti sforzi americani volti a raggiungere, comunque, una pace separata nel Mediterraneo e che ancora pochi giorni prima avevano dato luogo, oltre a un'ennesima manifestazione di comprensione, da parte di Washington, delle posizioni italiane[19], a una nuova iniziativa intrapresa, ai primi di agosto, dal Conte Volpi, incontratosi due volta a Bordighera con Guido Donegani, *padrone* della chimica italiana, per premere su Mussolini, tramite Ciano e Buffarini Guidi, allo scopo di prendere una *decisione estrema* volta a liberare l'Italia dai vincoli con la Germania purché, beninteso, fosse stato possibile contare sull'appoggio americano[20].

I successivi sei mesi segnarono, da un lato, un progressivo peggioramento delle posizioni italo-americane destinato, comunque, a non rompere mai, veramente, i rapporti tra le due nazioni come

testimoniano, tra l'altro, le affermazioni di Mussolini, pronunciate davanti a Cini nell'agosto del 1941, mediante le quali si auspicava che la futura Esposizione Universale di Roma, spostata ormai dal 1942 al 1944, potesse diventare: "dopo tre anni di pace per la distensione degli animi", una "Rassegna dell'Asse" destinata alla "cortese competizione" tra i due sistemi (europeo e nordamericano) destinati a dominare dopo la prossima caduta dell'URSS.

Il successivo 30 ottobre, d'altra parte, il Primo Ministro italiano, riecheggiando per l'occasione il vecchio parere espresso nell'estate del 1939 dai suoi confidenti imprenditoriali, dichiarò, lapidariamente, al Conte Ciano che: "Roosevelt abbaia ma non può mordere", sottolineando così, una volta di più, la sua personale persuasione che nulla potesse, veramente, portare alla definitiva rottura dei rapporti tra Washington e Roma.

Neppure la dichiarazione di guerra italo-tedesca agli Usa, decisa da Hitler la mattina del 9 dicembre 1941, due giorni dopo Pearl Harbour, senza consultare nessun elemento del suo entourage, per tacere del Capo del governo italiano[21], mise apparentemente fine alla strana, sotterranea relazione in atto tra Roma e Washington dettata, in primo luogo, dai convergenti interessi delle due nazioni, nonostante gli strabordanti appetiti che continuavano ad animare una frazione importante dell'imprenditoria settentrionale italiana ancora illusa, tra il maggio del 1941 e la fine del 1942, di poter *fare da sé*.

L'impero colpisce ancora

Dall'altra parte della barricata, per contro, gli inglesi, subito dopo aver assistito, nel febbraio del 1942, all'inattesa caduta di Singapore, pensarono bene di lanciare qualche immediato feeler distensivo nei confronti di Tokyo[22] dimenticando per di più sveltamente le promesse formulate, nel marzo del 1941 e ancora nell'agosto di quello stesso anno, di una futura liberalizzazione dei traffici mediante l'abolizione della *Tariffa imperiale*, sempre osteggiata apertamente dagli americani.

Nel contempo gli inglesi irrigidirono la loro posizione nel Mediterraneo dopo che Washington aveva cercato, tra il novembre e il gennaio del 1942, di riproporre, una volta di più, il proprio schema di pace separata con l'Italia avvalendosi, secondo il solito,

dell'ormai consistente e collaudato nucleo di fascisti d'alto bordo dissidenti, affiancato, questa volta, non più tanto nascostamente, dai Principi di Piemonte.

Il sogno di una rinnovata linea dura britannica franò, peraltro, il 21 giugno 1942 in coincidenza con la caduta, clamorosa, di Tobruch e con quella, subito successiva, di Marsa Matruh[23], costringendo gli inglesi a mollare all'istante, in cambio di trecento nuovi carri armati Made in USA *Sherman* e di un centinaio di semoventi da 105 mm, il controllo dell'Iran e ad accettare, da allora in poi, sia pure di malavoglia, una sempre maggiore penetrazione politica, militare ed economica statunitense nel Medio Oriente. I britannici si trincerarono tuttavia, risolutamente, fino al 1947, sull'ultima linea, invalicabile, dell'opposizione ai disegni proposti apertamente dal sionismo americano nel giugno 1942 in vista della creazione di uno stato ebraico in Palestina[24].

A queste misure seguì, nel settembre 1942, la decisione storica di procedere a uno sbarco anglo-americano nel Nordafrica che avrebbe inevitabilmente trasformato anche questo *cortile di casa* dell'Impero britannico in un condominio anglosassone.

I successivi, rinnovati passi fatti per tempo dagli americani sin dal settembre del 1942 in vista dell'ennesimo tentativo volto a favorire una pace separata italiana (proposte subito prese al volo dalla parte più spregiudicata dell'ormai consolidato nucleo di *congiurati* fascisti)[25] furono però vittime, una volta di più, di un nuovo mutamento degli equilibri navali.

Un noleggio costoso

La battaglia aeronavale delle Isole di Santa Cruz combattuta tra il 25 e il 26 ottobre del 1942 nel Pacifico meridionale tra le flotte statunitense e nipponica e conclusa con la perdita della moderna portaerei americana *Hornet* e con danni alla gemella *Enterprise*, costretta a trasferirsi a Nouméa per le riparazioni, lasciò momentaneamente la U.S. Navy priva di una qualsiasi portaerei veloce nell'intera distesa dell'oceano, da Guadalcanal fino a San Diego in California.

La marina statunitense si vide così costretta, obtorto collo, a chiedere urgentemente alla Royal Navy l'invio nel Pacifico di almeno una portaerei britannica. Gli inglesi, dopo aver rifiutato, nel

maggio del 1942, un'analoga richiesta USA (salvo incassare a loro volta, il 21 giugno del 1942, dopo l'azione di Pantelleria, il rifiuto dell'U.S. Navy di prestare la propria portaerei leggera *Ranger* a benefico del successivo convoglio destinato infine a salpare, di lì a due mesi, da Gibilterra alla volta di per Malta) pensarono bene di accogliere, nel novembre del 1942, la preghiera americana. Per l'occasione, peraltro, Londra presentò subito all'incasso un proprio salato conto strategico presso i cugini d'Oltreoceano.

Si trattava, in buona sostanza, dell'esplicita richiesta, da parte britannica, di proseguire, dopo l'avvenuto *riallineamento* del Nordafrica francese al fianco degli anglosassoni, le operazioni contro l'Italia allo scopo di arrivare, finalmente, a conseguire, in tempi brevi, una vittoria schiacciante e, soprattutto, *inglese* nel Mediterraneo. Tutto ciò presupponeva, ovviamente, una fine immediata, tanto per cominciare, dei sempiterni tentativi statunitensi (in atto, in quel momento, grazie anche ai buoni uffici del governo polacco in esilio[26]) di arrivare a una pace separata e a un'uscita in buon ordine dell'Italia dal conflitto.

La iattura di una pace onorevole e separata tra Roma e le potenze Anglosassoni avrebbe infatti compromesso le stesse, intime ragioni di fondo che erano all'origine della *guerra britannica*[27] così come era stata originariamente concepita nell'ormai lontano *autunno di Monaco*.

Tratteggiate così, in modo necessariamente frettoloso, le grandi linee politiche, economiche e navali dello sfondo reale del conflitto in atto in quegli anni indipendentemente dalle semplificazioni, interessate, della propaganda dei vari contendenti, è possibile affrontare, infine, in dettaglio, l'inedita storia dei mesi successivi condizionata, a sua volta, come sempre, in misura decisiva dalla leggi, immutabili, del potere marittimo e destinata, infine, a sfociare nella tragedia dell'8 settembre 1943.

---

(1) Paul Kennedy, Ascesa e declino delle grandi potenze, ed. Garzanti, Milano, 1999, ppgg. 291 e 459.

(2) Rosario Romeo Breve storia della grande industria in Italia, 1861/1961, ed. Cappelli, Bologna, 1982, ppgg. 136 – 137.

(3) PRO (Public Record Office, Kew Garden, Surrey) FO.371/26199.

(4) Fulvio Suvich, Memorie, ed. Rizzoli, Milano, 1984.

(5) Felice Guarnieri, Battaglie economiche tra le due guerre, ed. Il Mulino, Bologna, 1988, ppgg. 526, 912 e 996. Patrimonialmente le guerre d'Etiopia e di Spagna pesarono, sul depauperamento totale delle riserve auree della Banca d'Italia e dell'Ufficio Italiano dei Cambi, per circa il 20%, mentre il restante 80 va imputato alle spese ordinarie. Dal punto di vista economico l'onere determinato dalla guerra africana e dalle sanzioni poté considerarsi assorbito e superato per la fine del 1937. Il costo della guerra di Spagna (finanziata – oltre che, in primo luogo, dal petrolio USA pervenuto direttamente al generalissimo Franco – con lire che facevano aggio sulla peseta e successivamente rimborsate, fino a tutti gli anni Cinquanta, da Madrid in valute forti) si rivelò, alla fine, a costo zero per lo stato italiano, salvo assicurare un modesto ma apprezzabile utile alle imprese italiane coinvolte. Angelo Emiliani, L'Italia in Spagna, 1936-1939, STORIA militare, settembre 1995.

(6) Come osservò, il 15 settembre 1939, l'economista Ettore Conti: "In questo periodo, in cui si afferma quotidianamente di voler andare verso il popolo, si è venuta formando una oligarchia finanziaria che richiama, in campo industriale, l'antico feudalesimo. La produzione è, in gran parte, controllata da pochi gruppi ad ognuno dei quali presiede un uomo. Agnelli, Cini, Volpi, Pirelli, Donegani, Falck, pochissimi altri, dominano letteralmente i vari rami dell'industria...".

(7) Renzo De Felice, Il fascismo e l'oriente, ed. Il Mulino, Bologna, 1988, ppgg. 154, 161 – 186. Joe Stork, Il petrolio arabo, ed. Rosenberg e Sellier, Torino, 1978; Jon Kimche, Il secondo risveglio arabo, ed. Garzanti, Milano, 1970.

(8) http://www.cini.it/fondazione/01.storia/fond2.html

(9) Sergio Romano, Mussolini, ed. Longanesi, Milano, 2000, pg.134.

(10) Federico Zeri, Confesso che ho sbagliato, ed. TEA, Arte, Milano, 2002, pg. 88.

(11) Emilio Brotzu, Michele caso e Gherardo Cosolo, Dimensione Cielo, vol. 6, ed, Bizzarri, Roma, 1973, pg 19.

(12) Matteo Pizzigallo, La politica estera dell'AGIP (1933-1940), ed. Giuffrè, Milano, 1992, pg. 118.

(13) idem nota 5, pg. 1.010.

(14) Memoriale Pietromarchi, 11 maggio 1940, ISPI, maggio 1940.

(15) In quell'occasione il Presidente statunitense aveva proposto a Hitler, tramite i buoni uffici della Principessa di Piemonte Maria José, sorella di Re Leopoldo del Belgio, di provvedere all'alimentazione di quel paese in cambio della *neutralizzazione*, peraltro non definita, di quel territorio. Il Cancelliere tedesco, tuttavia, rifiutò immediatamente questa proposta.

(16) Franco Bandini, Vita e morte segreta di Mussolini, ed. Mondadori, Verona, 1977, pg. 165.

(17) Nel 1944 il Conte Grandi scrisse una rivelatrice, lunga lettera al vecchio amico Henry Stimson, ministro della guerra statunitense, conosciuto

maggio del 1942, un'analoga richiesta USA (salvo incassare a loro volta, il 21 giugno del 1942, dopo l'azione di Pantelleria, il rifiuto dell'U.S. Navy di prestare la propria portaerei leggera *Ranger* a benefico del successivo convoglio destinato infine a salpare, di lì a due mesi, da Gibilterra alla volta di per Malta) pensarono bene di accogliere, nel novembre del 1942, la preghiera americana. Per l'occasione, peraltro, Londra presentò subito all'incasso un proprio salato conto strategico presso i cugini d'Oltreoceano.

Si trattava, in buona sostanza, dell'esplicita richiesta, da parte britannica, di proseguire, dopo l'avvenuto *riallineamento* del Nordafrica francese al fianco degli anglosassoni, le operazioni contro l'Italia allo scopo di arrivare, finalmente, a conseguire, in tempi brevi, una vittoria schiacciante e, soprattutto, *inglese* nel Mediterraneo. Tutto ciò presupponeva, ovviamente, una fine immediata, tanto per cominciare, dei sempiterni tentativi statunitensi (in atto, in quel momento, grazie anche ai buoni uffici del governo polacco in esilio[26]) di arrivare a una pace separata e a un'uscita in buon ordine dell'Italia dal conflitto.

La iattura di una pace onorevole e separata tra Roma e le potenze Anglosassoni avrebbe infatti compromesso le stesse, intime ragioni di fondo che erano all'origine della *guerra britannica*[27] così come era stata originariamente concepita nell'ormai lontano *autunno di Monaco*.

Tratteggiate così, in modo necessariamente frettoloso, le grandi linee politiche, economiche e navali dello sfondo reale del conflitto in atto in quegli anni indipendentemente dalle semplificazioni, interessate, della propaganda dei vari contendenti, è possibile affrontare, infine, in dettaglio, l'inedita storia dei mesi successivi condizionata, a sua volta, come sempre, in misura decisiva dalla leggi, immutabili, del potere marittimo e destinata, infine, a sfociare nella tragedia dell'8 settembre 1943.

---

(1) Paul Kennedy, Ascesa e declino delle grandi potenze, ed. Garzanti, Milano, 1999, ppgg. 291 e 459.

(2) Rosario Romeo Breve storia della grande industria in Italia, 1861/1961, ed. Cappelli, Bologna, 1982, ppgg. 136 – 137.

(3) PRO (Public Record Office, Kew Garden, Surrey) FO.371/26199.

(4) Fulvio Suvich, Memorie, ed. Rizzoli, Milano, 1984.

(5) Felice Guarnieri, Battaglie economiche tra le due guerre, ed. Il Mulino, Bologna, 1988, ppgg. 526, 912 e 996. Patrimonialmente le guerre d'Etiopia e di Spagna pesarono, sul depauperamento totale delle riserve auree della Banca d'Italia e dell'Ufficio Italiano dei Cambi, per circa il 20%, mentre il restante 80 va imputato alle spese ordinarie. Dal punto di vista economico l'onere determinato dalla guerra africana e dalle sanzioni poté considerarsi assorbito e superato per la fine del 1937. Il costo della guerra di Spagna (finanziata – oltre che, in primo luogo, dal petrolio USA pervenuto direttamente al generalissimo Franco – con lire che facevano aggio sulla peseta e successivamente rimborsate, fino a tutti gli anni Cinquanta, da Madrid in valute forti) si rivelò, alla fine, a costo zero per lo stato italiano, salvo assicurare un modesto ma apprezzabile utile alle imprese italiane coinvolte. Angelo Emiliani, L'Italia in Spagna, 1936-1939, STORIA militare, settembre 1995.

(6) Come osservò, il 15 settembre 1939, l'economista Ettore Conti: "In questo periodo, in cui si afferma quotidianamente di voler andare verso il popolo, si è venuta formando una oligarchia finanziaria che richiama, in campo industriale, l'antico feudalesimo. La produzione è, in gran parte, controllata da pochi gruppi ad ognuno dei quali presiede un uomo. Agnelli, Cini, Volpi, Pirelli, Donegani, Falck, pochissimi altri, dominano letteralmente i vari rami dell'industria…".

(7) Renzo De Felice, Il fascismo e l'oriente, ed. Il Mulino, Bologna, 1988, ppgg. 154, 161 – 186. Joe Stork, Il petrolio arabo, ed. Rosenberg e Sellier, Torino, 1978; Jon Kimche, Il secondo risveglio arabo, ed. Garzanti, Milano, 1970.

(8) http://www.cini.it/fondazione/01.storia/fond2.html

(9) Sergio Romano, Mussolini, ed. Longanesi, Milano, 2000, pg.134.

(10) Federico Zeri, Confesso che ho sbagliato, ed. TEA, Arte, Milano, 2002, pg. 88.

(11) Emilio Brotzu, Michele caso e Gherardo Cosolo, Dimensione Cielo, vol. 6, ed, Bizzarri, Roma, 1973, pg 19.

(12) Matteo Pizzigallo, La politica estera dell'AGIP (1933-1940), ed. Giuffrè, Milano, 1992, pg. 118.

(13) idem nota 5, pg. 1.010.

(14) Memoriale Pietromarchi, 11 maggio 1940, ISPI, maggio 1940.

(15) In quell'occasione il Presidente statunitense aveva proposto a Hitler, tramite i buoni uffici della Principessa di Piemonte Maria José, sorella di Re Leopoldo del Belgio, di provvedere all'alimentazione di quel paese in cambio della *neutralizzazione*, peraltro non definita, di quel territorio. Il Cancelliere tedesco, tuttavia, rifiutò immediatamente questa proposta.

(16) Franco Bandini, Vita e morte segreta di Mussolini, ed. Mondadori, Verona, 1977, pg. 165.

(17) Nel 1944 il Conte Grandi scrisse una rivelatrice, lunga lettera al vecchio amico Henry Stimson, ministro della guerra statunitense, conosciuto

nel 1931, affermando, tra l'altro, che: "Noi abbiamo organizzato due volte l'operazione che finalmente ebbe luogo nel luglio del 1943: nel maggio 1941, immediatamente dopo la criminale campagna di Grecia, e di nuovo nell'autunno del 1942 al tempo dello sbarco alleato in Nordafrica". Dino Grandi, Il mio paese, ed. Il Mulino, Bologna, 1985, pg. 318. Renzo De Felice, Mussolini l'alleato, tomo II; ed. Einaudi, Torino, 1990, pg. 1233.

(18) Peter Herde, Pearl Harbour, ed. Rizzoli, Milano, 1986, ppgg. 68, 69 e 199. (19) Roosevelt inviò, per esempio, il 14 di luglio del 1941, un telegramma a Churchill dove stigmatizzava, tra l'altro: "... quella pazzesca storia secondo la quale avreste promesso di riportare la Jugoslavia come era precedentemente, e l'altra voce che avreste promesso Trieste alla Jugoslavia". Roosevelt – Churchill, Carteggio segreto di guerra, ed. Mondadori, Verona, 1977, pg. 178.

(20) Sergio Romano, Giuseppe Volpi, ed. Bompiani, Milano, 1979, pg. 230. La successiva delusione italiana per il mancato intervento diplomatico USA fu grande. Mussolini avrebbe definito in seguito Roosevelt, fino alla morte del Presidente, avvenuta nell'aprile del 1945, come: "quella sinistra figura" e "il responsabile della guerra e di tutto quello che ci è successo". Il Re, a sua volta, avrebbe utilizzato, nel dicembre del 1941, l'espressione, per lui insolita, di: "Quella porca figura". Neppure Churchill fu, peraltro, più generoso nei confronti del vecchio collega statista, visto che ne liquidò la memoria, nel corso di un'intervista concessa a Indro Montanelli nel 1950, con un lapidario *Canaglia*. Indro Montanelli, Soltanto un giornalista, ed. Rizzoli, Milano, 2002, pg. 149.

(21) David Irving, Hitler' s War, 1939-1942, ed. Macmillan, Londra, 1977, pg. 352.

(22) A. d'Albas: Death of a Navy: Japanese Naval Action in World War II, ed. Devin – Adair Company, New York, 1957. Alberto Santoni, Storia generale della guerra nel Pacifico, ed. Stem Mucchi, Modena, 1977 – 1979.

(23) Come ebbe modo di osservare, il 9 e il 17 luglio del 1942 Hitler nel corso delle propria "Conversazioni a tavola": "Churchill, con questi elogi di Rommel, parla così per non dover ammettere che in Libia e in Egitto gli inglesi le hanno prese dagli italiani" salvo aggiungere: "Che popolo meraviglioso gli italiani. Si consolano presto. Sono tre anni che prendono legnate e solo una volta sono riusciti a strappare una vittoria, le batoste sono subito dimenticate e tutta l'Italia si abbandona all'ebbrezza della vittoria". Harry Picker (a cura di) Conversazioni a tavola di Hitler, ed. Longanesi, Bologna, 1969, ppgg. 95 e 152.

(24) A questo proposito non è possibile non ricordare che nel novembre e dicembre del 1940 l'ufficiosa rivista *Geopolitica*, fondata l'anno precedente da Bottai, aveva affermato che la comunità ebraica in Palestina avrebbe continuato a vivere, dopo la vittoria e la pace italiana "rispettata e rispettosa, nella cornice di uno Stato arabo con le garanzie che da tale Stato dovranno essere accordate alle comunità non mussulmane". Posizione, questa, rimasta immutata anche dopo la sottoscrizione, il 28 aprile del 1942, da parte del

Ministro Galeazzo Ciano, di una lettera segreta (destinata a rimanere tale e inoperante fino a quando l'Italia non ne avesse autorizzato la pubblicazione) in base alla quale il Regno riconosceva le ragioni degli arabi palestinesi. Già nel giugno del 1942, peraltro, mentre era in corso il galoppo di Rommel verso Alessandria, il Delta del Nilo e il Canale, il capo di Stato Maggiore dell'esercito tedesco, generale Franz Halder annotava, nel proprio diario, che non era prevista, nel proseguo, alcuna avanzata oltre Suez, in quanto le forze tedesche, come da richiesta del Comando Supremo di Cavallero, avrebbero dovuto provvedere, casomai, ad affiancare la discesa degli italiani lungo il Mar Rosso, occupando, mediante i paracadutisti della Brigata Ramcke, la base inglese di Aden. L'ironico ufficiale tedesco, davanti a questi ordini, non mancò, peraltro, di dubitare, apertamente, della possibilità stessa che la guerra continuasse, contro gli inglesi, dopo Suez, aggiungendo che i futuri piani di sfruttamento del successo altro non erano, dopotutto, che un inutile *battere la paglia*, tanto per fare un po' di chiasso. Nell'agosto del 1942 Ciano e il suo ministero, al pari dei generali italiani interessati, si opposero inoltre con successo, come un solo uomo, alle richieste tedesche di procedere alla deportazione, nei territori dell'Europa Orientale, degli ebrei posti sotto la protezione delle Forze Armate italiane. Il 15 luglio del 1943, infine, dieci giorni prima della caduta di Mussolini, il sottosegretario agli esteri Bastianini formalizzò, davanti all'irritatissimo Gran Muftì, leader riconosciuto dei palestinesi, la decisione, presa dal Regio Governo, di lasciar cadere, per sempre, la richiesta araba di abolire "il Focolare nazionale Ebraico in Palestina".

(25) Vedi nota 16.

(26) Per i complessi rapporti in essere, tra il 1939 e il 1943, tra il governo italiano e quello polacco col quale Roma, come tenne a far notare la Gazzetta Ufficiale del Regno nel giugno del 1940, "NON esisteva stato di guerra" vedi, di Valerno Perna, "Galeazzo Ciano, Operazione Polonia", ed. Luni, Milano, 1999.

(27) Il gabinetto di guerra inglese confermò, infatti, il 18 novembre 1942, l'interesse primario attribuito dagli inglesi a un'occupazione tedesca dell'Italia in quanto "Our view was that we should not count on the possibility of a separate peace with Italy, but should aim at provoking such disorder as would necessitate a German occupation". Antonio Varsori, "Italy, Britain and the Problem of a Separate Peace During the Second World War: 1940 – 1943", The Journal of Italian History, n. 3/1978, pg, 467 e 471. PRO, FO 371, R 7549/3700/22. PRO, WAR CABINET 171 (42) Dec. 21, 1942. Questo spregiudicato e lineare atteggiamento confermava, tra l'altro, il carattere puramente strumentale e tattico che avevano avuto le profferte, avanzate dal governo inglese nel dicembre del 1940 per il tramite del Vaticano (che si rifiutò di inoltrarle subodorando la trappola) e rinnovate, in seguito, a beneficio dei soli gruppi d'opposizione, in base alle quali sarebbe stato possibile addivenire a una pace indolore anglo-italiana sulla base della situazione in essere nel 1938 ma finalizzate, in realtà, soltanto a provocare l'auspicata, violenta reazione di Berlino.

Ancora nel febbraio 1942 il Foreign Office britannico e il SOE (il servizio segreto *personale* di Churchill) conclusero, al termine di uno scambio di memoriali, che qualsiasi promessa inglese formulata nei confronti degli oppositori di Mussolini, Fascisti o Antifascisti che fossero, non aveva, in realtà, alcun valore, visto che l'unica cosa che contava era, sic et simpliciter, la fine dell'Italia in quanto tale a opera degli inglesi e degli stessi, inconsapevoli, tedeschi.

PRO, FO 371, R 354 e 743/3/22, oltre alla *note 44.*

CAPITOLO SECONDO

Il tesoro nascosto

"Quando i fatti cambiano,
io cambio opinione"
JOHN MAYNARD KEYNES

Unconditional surrender

Il prezzo del costoso noleggio del *Victorious*[1] venne a sua volta puntualmente pagato, nel gennaio del 1943, con l'avvio dei lavori della nuova conferenza anglo-americana di Casablanca, sveltamente organizzata per l'occasione.

Con buona pace delle ricostruzioni di comodo postbelliche, quell' assise non fissò affatto il successivo sbarco in Sicilia, ma si limitò a contemplarne, anodinamente, la possibilità al solo, limitato scopo di arrivare a riaprire il traffico attraverso il Mediterraneo anche ai trasporti truppa e alle cisterne in vista di un risparmio, complessivo, di naviglio, recuperato così dalla lunga rotta del Capo forzatamente adottata dal maggio del 1940 in poi, nell'ordine dei due milioni e mezzo di tonnellate di stazza lorda.

L'incontro servì inoltre a pubblicizzare, su iniziativa a sorpresa di Roosevelt non concordata in precedenza con i britannici, quel principio della *resa incondizionata* destinato, in verità, non tanto a danneggiare il composito fronte nemico, quanto ad ammonire gli alleati inglesi e sovietici, sospettati entrambi di continuare a coltivare le proprie inconfessabili ambizioni di pace separata con i tedeschi.

Il fatto nuovo

Ben altro peso, per contro, avrebbe avuto, di lì a pochi giorni, una conferenza, indetta questa volta a Washington, destinata a get-

tare a sua volta le basi della futura economia postbellica.

A capo della rappresentanza britannica era John Maynard Keynes, padre riconosciuto delle moderne dottrine economiche elaborate dopo la grande crisi del 1929. Nonostante la sua presenza, tuttavia, il progetto inglese, subito presentato in apertura dei lavori, di tornare sic et simpliciter, allo status quo ante della tariffa imperiale del 1932, fu immediatamente e drasticamente rigettato dagli americani che imposero e reclamizzarono, viceversa, l'idea di una futura banca mondiale (governata in pratica da Washington) e di un'economia planetaria basata sul dollaro, oltre che su un correlato regime di massima libertà di circolazione delle merci e dei capitali.

Quest'autentica rivoluzione globale, per quanto non fosse altro, in buona sostanza, che la continuazione della classica politica economica internazionale statunitense – quantomeno dal 1932 in poi – era già stata ampiamente enunciata, sia in occasione dell'emanazione della legge *Affitti e prestiti*, sia al momento della pubblicazione della successiva Carta Atlantica.

Il rinnovato, pubblico impegno USA colpì, non di meno, in misura particolarissima i maggiori esponenti dell'establishment economico italiano.

Costoro, infatti, videro questa volta – come evidenziano, tra l'altro, i contemporanei Taccuini di Alberto Pirelli – nell'iniziativa in questione (caratterizzata com'era da un solido substrato tecnico e non più, come in passato, una semplice enunciazione di principio, più o meno facilmente aggirabile dagli inglesi), un concreto e ineludibile impegno assunto dagli statunitensi nei confronti del mondo per il prossimo futuro, fondato sulla concreta base della tutela degli interessi di Washington e sull'ormai evidente incapacità, da parte britanica, di portare avanti, nei confronti dello scomodo e manifestamente troppo potente vicino d'oltre Atlantico, la stanca battaglia di retroguardia impegnata, con successo, dieci anni prima.

Questo *fatto nuovo* fu prontamente apprezzato, come tale, dalla classe imprenditoriale italiana, da sempre conscia dell'alto grado di compatibilità dell'economia nazionale con quella statunitense e della permamente volontà americana di voler sviluppare, in armonia con i propri innegabili interessi, i rapporti con gli italiani, fatta salva la solita ripartizione percentuale delle quote.

Ancora nel novembre del 1942, invero, il vecchio senatore

Giovanni Agnelli aveva pronunciato, cupamente, il proprio: "Lavore-remo, ricostruiremo", davanti alle macerie fumanti di alcuni capannoni di Mirafiori distrutti dai primi, grandi bombardamenti aerei notturni inglesi[2] sull'Italia, mentre il mese successivo il Conte Cini aveva contemplato per qualche giorno, sia pure manifestando subito le proprie perplessità, l'idea, proposta da Mussolini, di presiedere un nuovo comitato italo – tedesco destinato a regolare, sulla base di inediti, amplissimi poteri delegati direttamente dal Führer e dal Duce, l'intera industria aeronautica italiana e tedesca.

A pochi giorni dalla conferenza economica di Washington, per contro, lo stesso Cini, cooptato di forza dal Capo del governo italiano per assumere il dicastero chiave delle Comunicazioni in occasione del rimpasto del 6 febbraio 1943, intraprese subito un'aperta battaglia personale finalizzata a convincere i capi di Stato Maggiore e lo stesso governo della necessità di arrivare, nonostante l'apparente apatia manifestata dal Primo Ministro[3] e fintanto che il possesso della Tunisia lasciava in mano all'Italia un pegno prezioso, a un'intesa con gli americani nella serena certezza che Washington, alla fine, avrebbe provveduto a trascinarsi dietro gli inglesi, scontatamente recalcitranti.

La maggioranza della classe imprenditoriale italiana (con Agnelli, Cini e Pirelli in testa contrapposti, secondo alcuni, a un gruppo minotario di industriali e tecnocrati come il conte Gianni Caproni e Agostino Rocca) accettò, ai primi di marzo del 1943, nel corso di un infuocato dibattito tenuto presso l'Unione Industriali di Torino, la possibilità di trattare con profitto con Washington[4].

Questo evento era assai temuto dagli inglesi tanto da spingerli, nel gennaio del 1943, a dar corso, sia pure a mero titolo dilatorio, a una nuova profferta armistiziale avanzata, pochi giorni prima, per il tramite del Dottor Luigi Rusca, dirigente della Mondadori, dal Maresciallo Badoglio – in quel momento *pensionato* d'autorità[5]. Esisteva, infatti, il fondato pericolo, come osservò il ministro degli esteri inglese Anthony Eden il 18 gennaio del 1943 che, in alternativa ai coriacei inglesi, i militari italiani potessero rivolgersi direttamente agli assai più ricettivi (e ormai poco o punto controllabili) statunitensi.

L'accettazione palese, da parte degli industriali italiani, della visione globale statunitense sottintendeva, a sua volta, la concreta tutela dei propri interessi, oltre a un generale ritorno di fiamma a

favore delle ragioni della democrazia sul genere di quello, intriso di spirito anticomunista, che già aveva spinto, nel novembre del 1942, gli ambienti finanziari repubblicani milanesi, (in quel momento ancora, tutto sommato, moderati anche se nel loro ambito era emersa una non trascurabile corrente separatista come avrebbe ricordato, con raccapriccio, nel chiuso del proprio diario, l'indignato Maresciallo Caviglia, scomparso infine nel marzo del 1945) a trasmettere un proprio accorato appello agli americani.

Il giovane Enrico Cuccia partì, a questo scopo, per Lisbona sotto la copertura di un'importante missione per conto della Banca Commerciale Italiana, ma l'iniziativa in parola, priva com'era dell'avvallo dei vertici del Regio Esercito, rimase senza esito.

Oro nero

Nel dicembre del 1941 la pur modesta e sparagnina missione geologica del professor Ardito Desio (il futuro, celebre organizzatore della conquista del K2) aveva completato la mappa delle prospezioni della Libia grazie alle nuove sonde *Made in USA*, in grado di superare i 2.000 metri di profondità, importate poche settimane prima dell'entrata in guerra dell'Italia. Le ricerche avevano confermato le teorie, avanzate inutilmente dallo stesso Desio sin dal 1937, in base alle quali lo *scatolone di sabbia* tripolino conteneva, in realtà, apprezzabilissime riserve di petrolio.

Questa notizia, destinata a restare, fino al gennaio del 1945, il segreto meglio custodito d'Italia, influì pesantemente sulle decisioni del Re (come avrebbe confermato, nel settembre del 1942, il Duca d'Aosta[6] ai propri più stretti colaboratori) e su quelle degli imprenditori italiani.

Nel corso del 1942, inoltre, quelle stesse sonde rilevarono[7], durante l'imponente *caccia al petrolio* scatenata dal governo italiano nella seconda metà del 1941 dopo il deprecato inizio della guerra con l'URSS, l'esistenza di importantissimi giacimenti di idrocarburi (metano) nella Valle Padana. La concreta possibilità, auspicata da Nitti e Giolitti già nel 1920, di *scarbonizzare* l'Italia liberandola, nel giro di una decina di anni, dalla storica e politicamente pesantissima dipendenza dal carbone inglese o tedesco, fu subito apprezzata dagli industriali italiani.

Non era un caso, infatti, che Pirelli auspicasse nel 1943, nell'ipotesi di una probabile pace con gli anglosassoni, la creazione, tra i confini riconosciuti della Tripolitania (destinata a restare italiana, secondo le contemporanee previsioni degli stessi britannici) e quelli della Cirenaica (abbandonata, su disposizione del Regio Governo, da pressoché l'intera comunità coloniale italiana – fatte salve poche famiglie di ebrei discriminati – nel novembre del 1942 e data, da allora, tranquillamente per persa a favore degli inglesi) di uno stato cuscinetto della Sirtica destinato, fatalmente, a gravitare sull'assai più sviluppata e popolosa Tripoli, data l'accertata esistenza, proprio in quella fascia di deserto, dei più promettenti tra i futuri giacimenti libici.

La libertà commerciale e finanziaria promessa da Washington (e destinata, secondo l'interpretazione di Luigi Einaudi, a risolvere, di per se stessa, l'eterno problema italiano delle materie prime) e l'asso nella manica delle future disponibilità energetiche (in grado, comunque, di tutelare l'Italia nei confronti dello strapotere statunitense) furono, pertanto, i due fattori, puramente economici, che più concorsero a modificare la coerente politica di sviluppo seguita, dal 1934 in poi, dai c.d. *poteri forti* nazionali indipendentemente dai periodici sbalzi d'umore del Capo del governo.

Una volta definito l'aspetto economico e centrale della guerra restava tuttavia aperta la ben diversa questione militare.

L'ultimo round

Profondamente insoddisfatti della piega che stavano prendendo le cose nel Medio Oriente e fedeli, una volta di più, ai propri vecchi e collaudati sistemi, gli inglesi pensarono bene di puntare tutte le residue carte dal loro ormai esiguo mazzetto su un'ultima, spettacolare vittoria terrestre in Africa che avrebbe permesso loro (grazie a un accorto battage pubblicitario sul genere di quello già messo in piedi in occasione della sfortunata operazione Crusader del novembre '41 e, successivamente, a El Alamein) di rivendicare nei confronti degli americani un'adeguata messe di meriti politici, strategici ed economici di prima grandezza a tutela degli interessi di Londra[8].

L'obiettivo della prevista, nuova battaglia di Canne era rappresentato dalla Prima Armata italiana, attestata – agli ordini del da poco arrivato generale Giovanni Messe – sulla ex linea fortificata

francese del Mareth, realizzata da Parigi negli anni Trenta lungo il confine con la Libia.

Dopo una lunga fase di preparazione logistica e un'ancora maggiore reclame a beneficio degli americani (a loro volta avviliti dalla recente, secca batosta subita a Kasserine il mese precedente) gli inglesi scatenarono, infine, il 16 marzo del 1943, l'atteso attacco risolutivo. Le intercettazioni e decrittazioni tattiche del piccolo reparto crittografico del capitano Giacomo Guiglia e l'eccellente, magistrale tiro di contropreparazione scatenato d'anticipo, pochi minuti prima del *Go!* inglese, dalle artiglierie pesanti campali italiane, inchiodarono, però, sin dall'inizio, con gravi perdite e devastanti effetti psicologici, le pur incomparabilmente più forti divisioni britanniche.

La successiva, tenace resistenza, protratta per dieci giorni dai fanti, dai bersaglieri e delle camicie nere delle divisioni Pistoia, Spezia, Trieste e Giovani Fascisti a fianco delle truppe delle divisioni tedesche 90ª e 164ª bloccò, a sua volta, sulle linee di partenza, la pur nettamente prevalente Ottava Armata.

Alla fine, Montgomery fu costretto ad acconciarsi, come già a El Alamein, a una lenta battaglia di logoramento conclusa con l'ordinata ritirata di italiani e tedeschi sulla linea, di poco arretrata, dell'Uadi Akarit che permetteva ancora di mantenere divise le esauste, ma esperte truppe inglesi provenienti dalla Libia, dall'acerba armata anglo-franco-americana ricacciata appena qualche settimana prima fin dentro l'Algeria.

Nonostante gli sforzi letterari spesi, allora e in seguito, dai britannici nel tentativo di trasformare quest'ennesimo fiasco in una vittoria, magari incompresa, le conseguenze del mancato successo lungo la linea del Mareth furono fatali per Londra.

In caso di vittoria (e di conseguente fine della guerra in Africa) gli inglesi ritenevano, infatti, tutto sommato ingenuamente, di poter ancora giocare qualche buona carta nei confronti degli americani scongiurando, in questo modo, il proprio declino politico.

In realtà il Mareth fu soltanto il suggello finale di una crisi irreversibile del traffico mercantile inglese manifestatosi già nell'estate del 1942.

La flotta commerciale britannica era già stata vincolata per un quarto della propria consistenza totale in seguito alla decisione, presa nell'agosto del 1940, di non evacuare – nonostante tutto – il Medio Oriente. Il residuo naviglio, già logorato da due anni di

guerra su tutti e sette i mari, era stato successivamente depauperato, nel dicembre del 1942, dalla necessità, imprevista, di alimentare oltre i tempi previsti il nuovo fronte algerino. Questo *fatto nuovo* aveva a sua volta compromesso il regolare flusso di importazioni inglesi.

La sempre più evidenti pressioni laburiste (culminate, il 2 dicembre del 1942 con la pubblicazione, nonostante il divieto posto inizialmente dal governo, del *Rapporto Beveridge*, manifesto ufficiale del futuro stato assistenziale e della correlata, clamorosa vittoria laburista alle elezioni postbelliche del 1945) e il voluto silenzio opposto dagli statunintesi alle disperate richieste avanzate nel corso dell'inverno dagli inglesi, in vista dell'immediata cessione di navi da carico americane da destinare alle necessità britanniche, culminarono, invero, il 29 marzo del 1943, nella dolorosa accettazione, da parte di Londra, dell'istituzione di un pool angloamericano (controllato da Washington) destinato ad amministrare, da allora in poi, il tonnellaggio alleato.

Questo provvedimento, descritto da Roosevelt, memore delle tradizioni del West, come "un cappio messo al collo dei propri recalcitranti interlocutori inglesi" allo scopo di far marciare, finalmente, nella direzione voluta, mediante periodici strattoni, i vecchi *cugini* e alleati[9] privò, infine, la politica di Londra di qualsiasi residua possibilità di manovra.

Da quel momento in poi, pertanto, in qualunque modo fossero andate le cose, la direzione ultima della politica e della guerra anglosassone sarebbe spettata, per sempre, a Washington.

Scongiurata, così, defintivamente, la minaccia – pendente sin dalla fine del 1938 – di una rovinosa *pace cartaginese* britannica ai danni dell'Italia, restavano i problemi (inscindibilmente collegati tra loro, secondo i dettami della migliore logica navale anglosassone) posti dall'esistenza del nucleo da battaglia della Regia Marina e dalla necessità di arrivare, alla fine, a una soddisfacente fuoriuscita italiana dal conflitto nell'ambito, beninteso, del più generale quadro mediorientale prefigurato da Washington sin dal 1917.

Anche quest'enorme problema, peraltro, sarebbe stato affrontato, pochissimi giorni dopo, dagli statunitensi con pragmatismo tipicamente yankee gettando dei dadi destinati a rotolare, ancora oggi, sul tappeto verde della storia e della politica con un esito, finale imprevedibile.

(1) Il *Victoriuos*, peraltro, si sarebbe dimostrato poco o punto utile per la U.S. Navy. La necessità di equipaggiarlo con velivoli americani al posto, in primo luogo, dei superatissimi biplani d'attacco inglesi, costrinse infatti gli statunitensi a trattenerlo in arsenale in California. Un successivo, disgraziato incidente, verificatosi il 25 febbraio del 1943 quando l'elica di un aereo tranciò, sul ponte di volo, una manichetta di benzina provocando un furioso incendio costrinse la nave a trascorrere ai lavori tutto il mese successivo. Quando, infine, al termine di una lunga traversata oceanica, il *Victorious* potè unirsi, il 17 maggio 1943, alla USS *Saratoga* l'eventuale attività propagandistica della nave fu compromessa dalla direttiva, emessa dallo Stato Maggiore della marina USA sin dalla fine della campagna di Guadalcanal, nel febbraio del 1943, di evitare fino all'autunno uno scontro con la squadra portaerei avversaria.

(2) Valerio Castronovo, Giovanni Agnelli, ed. TEA, Milano, 1994, pg. 613.

(3) Mussolini, a sua volta, aveva puntato sin dal dicembre del 1941 tutte le proprie residue speranze su una rinnovata pace di compromesso tra Germania e URSS, da lui ritenuta ancora possibile nel settembre del 1943, accontentandosi dichiaratamente, nel frattempo, di *galleggiare*. Enrico Cernuschi, 25 luglio 1943, STORIA Militare, gennaio 2002.

(4) Vera Zamagni (a cura di) Come perdere la guerra e vincere la pace, ed. Il mUlino, Bologna, 1997, pg. 141.

(5) Renzo De Felice, Mussolini l'alleato, vol. II, ed. Einaudi, Torino, 199 , pg. 1166. Gli inglesi lasceranno cadere il contatto in questione nell'aprile del 1943; subito dopo la polizia italiana arresterà Rusca.

(6) Marcello Staglieno, "Fu uno sporco affare di petrolio", Storia Illustrata, novembre 1985, pg. 58.

(7) Giuseppe Gorla (Ministro dei Lavori Pubblici tra il 1939 e il 1943 e, in seguito, Presidente dell'AGIP fino all'armistizio dell'8 settembre 1943), L'Italia nella Seconda guerra mondiale, ed. Baldini e Castoldi, Milano, 1959.

(8) Questa stessa ricerca, disperata e ingenua, di una solitaria, clamorosa, grande vittoria inglese da far pesare sul tavolo della pace rappresentò, in buona sostanza, il tema centrale di tutta la strategia di guerra del nuovo Capo di Stato Maggiore Imperiale, generale Alan Brooke, dall'autunno del 1941 fino alla fine del conflitto. I risultati più evidenti di questa strategia pubblicitaria consistettero in una serie di sanguinosi insuccessi militari, da Anzio a Cassino fino al clamoroso fallimento dell'imponente operazione Goodwood (destinata, nel luglio del 1944, a sfondare le linee tedesche davanti a Caen e tradottasi, per contro, nella tomba del rinnovato esercito di leva inglese entrato, da allora in poi, in fase di crescente contrazione dei propri effettivi, non più rinnovabili) Non ebbero, d'altra parte, esito migliore, nè la sanguinosissima carica di Monte Cieco, condotta nell'agosto del 1944 lungo la Linea Gotica dalla Prima Divisione corazzata inglese, lanciata sullo stile della Brigata Leggera a Balaclava contro i cannoni tedeschi e distrutta (e successivamente sciolta) nel giro di poche ore, né il disperato tentativo, messo in atto ad Arnhem pochi giorni dopo, di chiudere la partita mediante l'impiego, insolitamente audace, dell'intero corpo aviotrasportato alleato sotto il controllo inglese. Quanto al tentativo britannico, assai pubblicizzato, di sfondare, nel marzo del 1945, dopo la solita, lunga fase di preparazione stile *quindici a uno* la linea tedesca Sigfrido, sul Reno, quest'ennesima mossa azzardata (già di per sé superata dalla precedente conquista, subito opportunamente relcamizzata, del ponte di Remagen fatta dagli statunitensi) ottenne il solo risultato di annientare definitivamente gli sfortunati resti dei battaglioni di paracadutisti inglesi infliggendo, per di più, un ennesimo, lunghissimo elenco di perdite alle sfortunate divisioni inglesi.

(9) È appena il caso di notare che il Presidente degli Stati Uniti aveva già usato, nel 1941, questa medesima metafora per descrivere la propria nuova politica estremo orientale nei confronti dei giapponesi. Destinata a piegare, finalmente, la volontà di Tokyo ai disegni di Washington disinnescando così la potenziale minaccia nipponica nei confronti delle Filippine e lasciando libero, alla fine, Roosevelt di concentrare le proprie non illimitate risorse politiche nei confronti del solo problema tedesco.

CAPITOLO TERZO

Il Vincitore riluttante

"OPPORRE QUESTE TRUPPE AI SOLDATI TEDESCHI EQUIVARREBBE A UN ASSASSINIO".
(Il generale inglese LIONEL HASTINGS ISMAY a CHURCHILL dopo aver assistito a un'esercitazione di soldati statunitensi a Fort Jackson, South Carolina, il 24 giugno 1942)

"E anche quest'anno dovremo combattere una Two Ocean War con una One Ocean Navy"
(Ammiraglio HENRY KENT HEWITT, Comandante dell'Ottava Flotta statunitense distaccata nel Marocco e nel Mediterrano, Capodanno 1943)

Il mulo[1]

Il corpo da sbarco dell'esercito americano che aveva preso terra in Marocco nel novembre del 1942 non era riuscito, nel corso di tre giorni di combattimenti, ad avvicinarsi a Casablanca. Soltanto il cessate il fuoco concordato, alla fine, con l'ammiraglio Darlan (al prezzo, rivelatosi politicamente assai oneroso, di lasciare allo spregiudicato Delfino del Maresciallo Pétain il potere supremo su tutto il Nordafrica francese)[2] aveva risparmiato alle truppe dell'U.S. Army l'onere di un temuto attacco generale, già fissato per il giorno successivo, contro le linee avversarie.

Più che alla resistenza transalpina (destinata essenzialmente a salvare l'onore dell'Armée), l'infelice prova data dalle truppe statunitensi era legata, in primo luogo, all'assai scarsa combattività e professionalità di cui avevano dato prova i G.I. (Government Issues, ovverosia i *messi del governo*, nomignolo che contraddistingue, dal 1917, i soldati statunitensi). Gli americani avevano lamentato, contro i francesi, un totale di 530 caduti da mettere a confronto con le quattro – di numero – vittime lamentate, in tutto

il Nordafrica, nella stessa occasione, dai più prudenti britannici, convenientemente preceduti prima dello sbarco dalle sterline oro della loro solita *cavalleria di San Giorgio*[3].

Non gran che più felici, peraltro, erano state le successive gesta delle colonne veloci statunitensi lanciate, nel dicembre del 1942, all'interno della Tunisia nel tentativo di arrivare al mare e di conquistare quell'ultima provincia prima che la sottile testa di ponte italo-tedesca (in quel momento in corso di afflusso) facesse in tempo a consolidarsi.

Nonostante l'indubitabile ricchezza di mezzi di cui disponevano i vari battaglioni motocorazzati scelti dell'altisonante *Combat Command B* statunintese lanciati all'attacco alla spicciolata, una alla volta, dai vertici dell'U.S. Army tutte le varie colonne via via avviate verso est erano state letteralmente fatte a pezzi, una alla volta, da un pugno di camionettisti calabresi (posti agli ordini di sottufficiali e ufficiali di cavalleria) del *Sahara libico* e dai cavalleggeri piemontesi di Monferrato, due reparti italiani di recente formazione, ma rivelatisi assai più professionali dei nordamericani.

Il vero disastro si verificò a Kasserine nel febbraio del 1943 quando un risoluto attacco tedesco, ideato e diretto da Rommel in persona, sfondò, nel corso di una notte, sotto l'urlo terrorizzate dei lanciarazzi multipli *Nebelwerfer*, il II Corpo d'Armata statunitense.

I quasi 1.000 morti caduti nel corso dei combattimenti (per tacere dei diecimila prigionieri fatti in quella stessa occasione, metà dei quali trasferiti successivamente in Italia e metà ritrovati, nel maggio del 1943, a Tunisi dagli inglesi che non mancarono per l'occasione di rassicurare perfidamente il comando statunitense del buono stato di salute degli ex prigionieri, visto che "quasi nessuno tra loro era ferito") furono i più fortunati.

Gli altri tremila e passa caduti lamentati dall'esercito americano in quell'occasione furono infatti vittime degli arabi. Sbandati e abbandonati dai propri ufficiali, tosto allontanatisi a bordo delle proprie veloci automobili, migliaia di americani, frammentatisi in piccoli gruppi e presto liberatisi, mentre arrancavano tra le pietraie e la sabbia del deserto, delle loro pesanti e ingombranti armi di reparto e individuali, erano stati fatti letteralmente a brani da bande di arabi inferociti lieti, per l'occasione, di fare un ricco bottino prendendosi, per di più, qualche soddisfazione a fronte dei fre-

quenti incidenti che avevavo avuto luogo, in precedenza, tra gli indisciplinati soldati americani e le donne del posto[4].

Questa secca legnata, tradottasi tra l'altro nella perdita di oltre tre quarti delle locomotive esistenti in Nordafrica (rimpiazzate, a loro volta, appena nell'aprile del 1943, grazie dall'afflusso, direttamente dagli USA, dell'indispensabile, nuovo materiale rotabile) determinò il prolungamento della campagna nordafricana fino alla metà di maggio del 1943 e venne accuratamente mascherata, allora e in seguito, da Washington agli occhi dei propri cittadini, nonostante qualche smagliatura iniziale.

Dilettanti allo sbaraglio

Assai più efficiente, per contro, risultò l'operazione di *cover up* che avvolse, nei tre mesi successivi, i reiterati tentativi messi in atto, sempre più affannosamente, dai generali statunitensi allo scopo di riaffermare la propria posizione questo sforzo si tradusse in una serie di disastrosi assalti frontali, tutti respinti, lanciati contro le posizioni italiane e tedesche e pagati, complessivamente, con qualcosa come altri 2.000 caduti (col sovraprezzo di altri cinquemila prigionieri) destinati a portare, alla fine, il totale dei morti in azione patiti in Nordafrica dallo sventurato II corpo d'armata statunitense tra il gennaio e il maggio del 1943 all'allucinante totale di 16.500 soldati uccisi in combattimento. Questa cifra va confrontata, a sua volta, con i 35.476 caduti lamentati, complessivamente, dal 10 giugno del 1940 al 13 maggio del 1943, dai vari contingenti britannici e imperiali dell'Ottava e dalla Prima Armata britanniche impegnati in Africa settentrionale.

Gli americani, per di più, patirono anche la somma ingiuria di dover ritirare dal fronte, ai primi di maggio del 1943, per un conveniente periodo di ricostituzione e addestramento, la Prima Divisione Corazzata e la 34ª di fanteria, giudicate "*...not up to this difficoult task*", secondo lo sprezzante giudizio espresso del generale inglese Sir Harold Alexander dopo che il 7, 8 e 9 aprile precedente, le truppe in questione si erano ripetutamente rifiutate di uscire dalle loro trincee e dalle buche per affrontare, a Kairouna, i fanti della divisione italiana Superga (rimasta alla fine padrona delle proprie intatte linee) mandando, nel contempo, il morale di Eisenhower, secondo il parere del suo amico-nemico Patton: "*low*

as ....whaletracks on the bottom of the sea".

A questo triste elenco di perdite si può aggiungere l'ennesimo, sterile sacrifico, consumato il 6 maggio del 1943, dai paracadutisti volontari statunitensi e messicani di un battaglione di formazione lanciato dilettantisticamente dai comandi USA su Biserta nel vano tentativo di sfondare le linee avversarie, salvo diventare l'oggetto di un tragico tiro al piccione[5]. Si possono così comprendere sia le angoscie tradite da Eisenhower nel proprio celebre telegramma del 7 aprile 1943 con cui sconsigliava vivamente qualsiasi idea di sbarco in Sicilia data la notizia, appena pervenuta, dell'afflusso, laggiù, dei marescialli d'alloggio di due future divisioni tedesche, sia l'interesse nutrito dall'amministrazione di Washington per una sollecita e indolore fine delle operazioni nel Mediterraneo, quale che fosse l'opinione degli inglesi.

Da qualunque parte la si volesse guardare, pertanto, la situazione dell'U.S. Army appariva poco brillante in quello scorcio di primavera del 1943 a causa, in primo luogo, della scarsa competenza dei quadri superiori dell'esercito, passato nel corso degli ultimi due anni da 243.095 soldati a oltre cinque milioni di effettivi.

L'assai più professionale U.S. Navy, peraltro, nonostante potesse allineare (a differenza dei colleghi dell'esercito), dopo quasi un anno e mezzo di guerra, una bella serie di vittorie, non se la stava passando gran che meglio.

La capra[6]

Le perdite subite a Pearl Harbour e, ancora di più, la dolorosa scoperta dell'insospettato grado di efficienza dimostrato della Marina Imperiale Giapponese in quella e in diverse altre occasioni avevano messo la U.S. Navy in un'inaspettata condizione di inferiorità materiale nelle acque del Pacifico. Questo stato di cose, oltretutto, era destinato a restare invariato (sia pure col beneficio del senno di poi) fino al settembre del 1943.

Nel corso di una serie di spettacolari, grandi battaglie aeree e navali combattute tra il maggio del 1942 e il gennaio dell'anno successivo, i marinai americani erano riusciti, in verità, a spuntarla più di una volta; il totale delle perdite subite, però, restava superiore rispetto a quello degli affondamenti e dei danneggiamenti patiti dagli avversari.

In particolare la perdita delle portaerei di squadra *Lexington*, *Yorktown* e *Hornet* e della portaerei leggera *Wasp* aveva lasciato, come abbiamo vista in precedenza, per il febbraio del 1943, la squadra del Pacifico della U.S. Navy con la sola *Saratoga* in efficienza (con l'aggiunta, il 17 di maggio della *moneta bucata* rappresentata dall'inglese *Victorious*) senza speranze di rinforzi immediati in quanto l'unica altra moderna portaerei prebellica americana esistente, la leggera e vulnerabilissima *Ranger*, dislocata in Atlantico e utilizzata in primo luogo per l'indispensabile addestramento operativo delle nuove leve di piloti dell'aeronavale, era impossibilitata a operare a ovest di Panama a causa della propria troppo ridotta autonomia.

L'entrata in servizio delle nuove portaerei veloci in costruzione era stata ritardata, per di più, da una serie di problemi di allestimento, oltre che dalla difficoltà di poter effettuare le necessarie prove in mare a causa della minaccia posta, fin sotto le coste degli Stati Uniti, dai sommergibili tedeschi e italiani. Di conseguenza le nuove navi non avrebbero potuto raggiungere il Pacifico prima dell'autunno successivo[7].

Fino a quel momento, pertanto, era necessario evitare qualsiasi confronto con il nucleo da battaglia aeronavale avversario che, per quanto avesse perduto, secondo le corrette stime fatte nel 1942 dagli americani, la bellezza di sei portaerei moderne, rimaneva pur sempre in grado di schierare, secondo il comune apprezzamento angloamericano, altre sei navi veloci a ponte continuo, oltre ad alcune portaidrovolanti ausiliarie, a fronte della solitaria *Lady Sara*.

Primum vivere

La conseguenza immediata di questo stato di cose fu la caduta in mano dei giapponesi, nel marzo del 1943, (con buona pace delle correnti versioni di comodo che parlano, comunenmente, del *riflusso della marea* successivo alla battaglia di Midway del giugno 1942), dell'isola di Bougainville, abbandonata pressoché senza colpo ferire dalla locale guarnigione del Commonwealth poco prima dell'arrivo dei giapponesi.

La faticosa riconquista di questa stessa isola avrebbe richiesto, a sua volta, l'impegno di tutte le Forze Armate statunitensi dislo-

cate nel Sud Pacifico di lì fino alla fine dell'anno costringendo, in pratica, la U.S. Navy a condurre, fin verso la fine del 1943, soltanto alcune operazioni anfibie limitate e periferiche nelle isole Salomone, nelle Aleutine e, infine, nel Pacifico centrale.

A Tarawa, nel novembre di quello stesso anno si potè constatare inoltre, una volta di più, la tenacia con cui i giapponesi si apprestavano a difendere le isole e gli scogli di quella *via degli atolli* che avrebbe dovuto permettere, secondo i piani dello Stato Maggiore della marina USA, di conquistare *a botta dritta*, senza inutili ritardi e deviazioni, gli aeroporti necessari per sottoporre le città dell'arcipelago nipponico a quella tempesta di fuoco già messa in preventivo, il 10 novembre del 1939, mediante l'ordine, passato all'industria, per i futuri, grandi bombardieri quadrimotori *Boeing B29* e *Douglas B32*, da 8.000 chilometri di autonomia con due tonnellate di bombe di carico.

Nel corso delle operazioni di sbarco condotte nel Pacifico per il resto del '43 (tutte a livello, al massimo, di divisione, data la penuria dei necessari mezzi da sbarco) le forze navali statunitensi di protezione avrebbero a loro volta allineato soltanto alcune vecchie, lente e *spendibili* navi di linea prebelliche e poche portaerei di scorta, non certo più veloci e, per contro, vulnerabilissime.

Si trattava delle tre *Chenango*, *Sangamon* e *Suwanee*, ricavate da altrettante navi cisterna e giudicate poco idonee per il servizio antisom in Atlantico venendo di conseguenza assegnate, in mancanza di meglio, dalla metà di gennaio del 1943 fino all'autunno di quello stesso anno, a prudenti compiti *di squadra* con base a Noumea, nel Pacifico meridionale.

Il terzetto era stato integrato, una tantum, dalla similare *Nassau*, strappata a sua volta, nel corso di un'unica, isolata missione nelle fredde isole Aleutine, dai propri ordinari compiti di trasporto aerei e utilizzata, nel maggio del 1943, nelle acque dell'isola di Attu, tenacemente difesa dalla guarnigione giapponese per quasi un mese, con risultati talmente modesti da spingere, alla fine, i pianficatori di Washington a ricorrere, tre mesi dopo, in occasione della successiva rioccupazione dell'isola americana di Kiska, sempre nelle Aleutine, al problematico appoggio assicurato dai velivoli terrestri dell'U.S.Army Air Force.

Se la situazione delle portaerei statunitensi, sia pure ricorrendo a un pericolosissimo mix di prudenza, arrangiamenti e speranze per il futuro, lasciava ancora adito a qualche speranza, quanto

meno di lì al 1944, il quadro relativo alle navi da battaglia era, viceversa, fisso da tempo sul brutto stabile.

L'industria statunitense era notoriamente in grado, ricorrendo magari a belle improvvisazioni (come nel caso delle riuscite portaerei leggere della classe *Indipendence*, ricavate da scafi di incrociatori leggeri) di costruire senz'altro, nel tempo, più portaerei rispetto ai cantieri nipponici, ma il discorso cambiava di parecchio una volta che l'attenzione si fosse spostata nel campo delle navi di linea.

Capital ships

Neppure l'imponente apparato industriale USA era infatti in grado, per motivi legati alle leggi, pure e semplici, della fisica, di fucinare e approntare in tempi medi, per non dire brevi, le spesse piastre di corazza, i grandi cannoni da 406 mm e i relativi proiettili destinati alle nuove corazzate.

Ferma restando la necessità dottrinale – rimasta valida fino a tutto il 1945 – di accompagnare le portaerei veloci delle squadre da correlate divisioni di moderne navi da battaglia, il quadro della situazione di questa particolare categoria di naviglio, vincolato ai colli di bottiglia appena ricordati, non era dei più brillanti, specialmente una volta raffrontato a quella che era ritenuta essere la speculare situazione avversaria.

L'impossibilità di legare le poche portaerei veloci disponibili alle lente navi di linea ancora in armamento dopo Pearl Harbour era già stata evidenziata dall'ammiraglio Spruance nel giugno del 1942, in occasione di Midway. Questa condizione di inferiorità aveva, a sua volta, impedito allo stesso *Big Brain* Spruance di sfruttare al meglio, secondo l'opinione dei suoi superiori Nimitz e King, il fortunato (ancorché costoso) successo ottenuto in quell'occasione, data l'oggettiva impossibilità di avvicinarsi troppo al nucleo da battaglia nipponico e al convoglio d'invasione, protetti come erano dalle proprie corazzate.

Un analogo ordine di considerazioni risalente al 1937 penalizzava oltremisura la squadra da battaglia USA, esponendola al classico taglio del T della propria formazione a opera di una linea nemica in grado di sviluppare, al momento culminante, quei decisivi tre o quattro nodi in più.

La situazione nipponica nel settore delle navi di linea prevedeva, infatti, oltre alla presenza delle due vecchie *Fuso* e delle due analoghe *Ise* (lente come le equivalenti, superate corazzate statunintensi e, pertanto, non considerate nei calcoli di Washington), i quattro incrociatori da battaglia della classe *Kongo*, risalenti agli anni Dieci ma ammodernati recentemente, le due *Nagato* (armate oltretutto con pezzi da 406 mm) e le nuove, misteriose, grandi unità impostate in Giappone a partire dal 1937 e armate, secondo le stime della U.S. Navy, anch'esse con cannoni da 406 mm come le nuove navi di linea americane (soltanto nell'autunno del 1945 la marina statunitense avrebbe scoperto, con sgomento, che si trattava, in realtà, di pezzi da 457 mm). Per quanto gli americani fossero arrivati a disporre, per il 1942, di un rozzo, corretto disegno di massima di queste nuove navi di linea, scoprendo addirittura il nome, carico di destino, dell'unità capoclasse: *Yamato*, il numero delle nuove corazzate, entrate sicuramente in servizio a partire dal 1942, era stimato dall'U.S. Navy in non meno di tre, probabilmente quattro unità, tutte dotate di adeguata velocità e buona protezione.

Poichè l'avvenuta perdita, nel novembre del 1942, nelle acque a nord di Guadalcanal, della *Hiei* e della *Kirishima* (appartenenti alla classe *Kongo* e scomparse entrambe di notte, sia pure in circostanze diverse, fuori dalla vista degli statunitensi) non era stato ancora scoperto nell'autunno del 1944, come confermano i manuali riservati emessi in quel periodo dall'ONI (il servizio informazioni della marina statunitense), la situazione relativa, nella primavera del 1943 delle due maggiori marine del Pacifico prevedeva, da un lato, stando così i calcoli fatti dagli americani nella primavera 1943, qualcosa come 9-10 navi da battaglia veloci giapponesi a fronte della disponibilità, teorica, di sei analoghe, nuove navi di linea USA (le due *Washington* e i quattro successivi *South Dakota*).

In realtà il *North Carolina* e il *South Dakota*, reduci dai lavori resisi necessari dopo i danni subiti intorno a Guadalcanal, stavano rientrando appena in quel momento in servizio, costringendo, pertanto, una volta di più, la marina statunitense a osservare, nei confronti dei giapponesi, fortunatamente esausti, un atteggiamento più che guardingo e vincolato, in pratica, alla sola difesa, irrinunciabile, di Pearl Harbour, di Guadalcanal e della Nuova Caledonia.

Le prospettive per il futuro della moderna linea da battaglia statunitense non erano, per di più, brillanti.

Sulla carta, infatti, erano già state consegnate due delle nuove grandi e assai veloci corazzate della classe *Iowa*. Le unità in questione, peraltro, in corso di una lunga e delicata messa a punto e del correlato addestramento, non sarebbero entrate in squadra, nel Pacifico, prima del 1944.

La tabella di marcia redatta per il secondo paio di queste ambiziose navi prevedeva, a sua volta, che le corazzate in questione si sarebbero unite alle proprie unità gemelle soltanto nel 1945 mentre la terza coppia (in realtà mai completata) delle *Iowa* sarebbe giunta, se tutto andava bene, a Pearl Harbour appena nel corso del 1946.

Solo durante quest'ultimo anno, pertanto, si sarebbe potuto parlare di un sia pur minimo margine di superiorità numerica statunitense in materia di navi da battaglia, sempre che nel frattempo non fosse successo, beninteso, qualcos'altro o che l'importante industria cantieristica nipponica, in fin dei conti indisturbata e alimentata dalle materie prime (essenzialmente carbone e ferro) provenienti dalla Cina attraverso il chiuso e quasi invalicabile Mare interno, non avesse realizzato, nel frattempo, qualcosa di nuovo riportando tutto in parità e, pertanto, in discussione.

Visto che le cinque, ulteriori navi di linea americane della prevista classe *Montana*, autorizzate nel luglio del 1940, erano state sospese, per deficienze di materiali e manodopera, nell'aprile del 1942 per ordine del Presidente (venendo infine cancellate il 21 luglio del 1943), è evidente che la partita delle navi da battaglia, giudicata ancora da tutti d'importanza decisiva nel periodo 1943 – 1944, sarebbe stata giocata sulla sola base delle unità impostate prima della guerra senza poter disporre, pertanto, proprio in questo settore psicologicamente vitale di quel confortante margine di superiorità numerica che si era rivelato, viceversa, determinante a Guadalcanal.

Nè la situazione generale alleata nel Pacifico poteva essere migliorata ricorrendo all'aiuto dell'alleato inglese. Già la sola vicenda del *Victorious* aveva evidenziato come meglio non si sarebbe potuto l'alto costo politico di una simile operazione.

Un'eventuale apparizione nel Pacifico, prima della sconfitta definitiva della flotta giapponese, delle quattro residue moderne unità della classe *King George V* – le uniche sufficientemente veloci e protette per poter operare in quell'oceano – avrebbe comportato, invero, un prezzo politico tale da compromettere sia la natura stessa della *guerra americana* sia quel predominio mondiale manifesto che era stato la meta dichiarata delle due precedenti generazioni yankee.

D'altra parte la necessità, da parte inglese, di schierare le *King George V* a guardia dei due passaggi, a levante e a ponente dell'Islanda, fissati dalla geografia tra i porti della Norvegia in mano ai tedeschi e le vitali rotte transatlantiche, precludeva a priori, nel 1943 e – presumibilmente – anche in seguito, la possibilità di assegnare allo scacchiere del Pacifico anche solo alcune di quelle moderne unità.

Questo quadro generale, poco confortante o, quantomeno, impegnativo era stato oltretutto complicato ulteriormente dall'eventualità, formalizzata infine dagli inglesi nel maggio del 1943, di dover distaccare, come già nella primavera del 1942, un paio di nuove, veloci navi da battaglia statunitensi in Atlantico, allo scopo di permettere alla Royal Navy di concentrare nel Mediterraneo le forze di copertura necessarie per proteggere a distanza dalla minaccia posta dalle navi di linea della Regia Marina i prossimi sbarchi angloamericani in Sicilia.

La squadra in prestito

Nel gennaio 1943 l'esigenza siciliana, per quanto fosse assai poco gradita agli statunitensi, era stata accettata, dati l'avvenuto prestito del *Victorious* e l'oggettiva necessità di non impegnarsi, comunque, nel Pacifico per tutta l'estate di quell'anno, stante il rapporto di forze in essere in quel periodo coi giapponesi e la conseguente necessità di tenersi fuori dalla portata degli affilati denti della temuta tigre asiatica; l'inatteso prolungarsi, di mese in mese, della lotta in Tunisia aveva però ristretto i margini di tempo del presunto *prestito* americano di due veloci e moderne corazzate.

La prevista, prossima ricostituzione della squadra portaerei a Pearl Harbour per la fine dell'estate del 1943 e il già programmato sbarco a Tarawa, prima tappa obbligata della *via degli Atolli*, facevano infatti sì che, una volta considerato il lungo viaggio di trasferimento necessario per spostare le navi di linea in questione dalla

Gran Bretagna alle Hawaii passando per il canale di Panama, non si potesse procastinare oltre la metà di luglio il rientro in patria delle moderne navi da battaglia distaccate a Scapa Flow in sostituzione delle analoghe corazzate inglesi assegnate, momentanemante, al Mediterraneo.

L'insieme di queste complesse e poco consolanti considerazioni relative alla delicatissima gestione del potere marittimo nel 1943 era inoltre complicato da un'ulteriore serie di fattori non noti al grosso pubblico, ma tali da preoccupare seriamente i preposti alla guerra navale e alla politica degli Stati Uniti nel corso di quello stesso anno.

Colli di bottiglia

Il primo di questi ostacoli era rappresentato dalla perdurante deficienza di naviglio mercantile anglosassone e dalla rinnovata offensiva dei sommergibili tedeschi, rivelatasi ormai così preoccupante da spingere il governo americano a revocare, all'inizio del 1943, la priorità A1 assicurata, fino a quel momento, alla costruzione dei mezzi da sbarco per assegnarla, di lì fino all'autunno del '43, alle navi scorta.

Le preoccupazioni collegate alla crisi in atto in quel momento in capo al traffico mondiale erano state inoltre esacerbate, dopo il clamoroso fiasco registrato nel 1942 relativamente al programmato avvio della costruzione, negli Stati Uniti, di una numerosissima classe di piroscafi dallo scafo in cemento, bloccata in realtà sul nascere a causa di evidenti difetti di progettazione, dall'improvviso incidente occorso, il 16 gennaio 1943, alla nuovissima nave mercantile *Liberty John Straub*, apertasi letteralmente in due mentre era tranquillamente alla fonda in Alaska.

Questa vicenda, sommata ad altre, evidenti dimostrazioni di insospettata fragilità strutturale che avevano afflitto le prime, nuove navi mercantili made in USA dei programmi di guerra, gettò, invero, un dubbio angoscioso sulla validità degli imponenti sforzi, ormai irreversibili, riversati dall'industria americana su quei programmi di guerra.

Queste perplessità erano destinate, infine, a dissiparsi soltanto all'inizio del 1944, quando venne accertato che si trattava di insospettati – ancorché rimediabili – problemi connessi alle saldature

e ai tipi di materiali ferrosi impiegati nella costruzione delle *Liberty*.

C'era poi la questione della inefficienza dei siluri statunitensi, rivelatasi nell'estate '43 di una portata tale da compromettere l'operatività dell'intera componente subacquea della U.S. Navy. Anche questo problema (destinato a protrarsi, irrisolto, fino al settembre del 1943) avrebbe avuto, come sarà meglio descritto in seguito, un proprio specifico peso in occasione dello sviluppo delle vicende armistiziali italiane.

Una volta che a queste considerazioni navali venga aggiunta, infine, la situazione, tutt'altro che florida, del dominio degli sterminati cieli del Pacifico, efficacemente contrastato dai nipponici almeno fino all'autunno del 1943, il quadro delle reali prospettive di guerra statunitensi nella primavera di quello stesso anno appariva, di per sè, già sufficientemente nero.

A questa lunga serie di handicap va tuttavia aggiunto, per buon peso, un ulteriore, grave problema, noto all'epoca soltanto a pochissime persone, ma in grado di togliere loro, semplicemente, il sonno.

Nel corso della primavera e dell'estate del 1943 gli scienziati statunitensi del segretissimo e appena inaugurato laboratorio atomico di Los Alamos si erano imbattuti, infatti, in un problema logico e fisico che dimostrava l'impossibilità, alla lavagna, di un'esplosione nucleare costringendoli, di conseguenza, a entrare senza esito, quantomeno fino alla tarda estate del 1943, nel mondo, inesplorato, dell'implosione.

Soltanto una volta messo a fuoco anche quest'ultimo, drammatico, elemento dell'equazione strategica USA ed alleata è possibile apprezzare, infine, nella sua interezza, il delicato problema posto dalle possibilità di vittoria, tutt'altro che scontate, degli Stati Uniti nel 1943. Washington aveva pertanto il massimo interesse a risolvere nel più rapido dei modi la questione secondaria del Mediterraneo allo scopo di evitare lo spreco, in quella direzione, di risorse e mezzi che apparivano – ed erano – viceversa vitali altrove, sia che si trattasse di sconfiggere, agli Dei e a Stalin piacendo, la Germania, sia che si trattasse di risolvere quella guerra nel Pacifico che era poi l'unica ad essere veramente nel cuore dei cittadini (ed elettori) statunitensi, chiamati a loro volta a riconfermare o meno, per la quarta volta di fila, il loro Presidente di lì a poco più di un anno.

(1) Tradizionale mascotte dell'U.S. Army
(2) Renzo De Felice (a cura di) L'Italia fra tedeschi e alleati, ed. Il Mulino, Bologna, 1973, pg. 196.
(3) George F. Howe, Northerwest Africa: Seizing the Initiative in the West; ed. Center of Military History, United States Army, pg. 173.
(4) Franco Bandini, "Rommel, l'uomo che umiliò Eisenhowher", Il Giornale, 21 gennaio 1997.
(5) Santiago Flores, "To join the Allies", Air-Enthusiast, n.46, pg. 13.
(6) Tradizionale mascotte della U.S. Navy
(7) Warship International. 4/1999, pg. 332.
(8) Antonio Trizzino, Sopra di noi l'oceano, ed. Longanesi, 1967, pg. 156.

CAPITOLO QUARTO

Bertoldo sbarca a Brooklyn

"Ci sono più cose tra cielo e terra, Orazio,
di quante non ne contenga la tua filosofia"
(SHAKESPEARE, Amleto)

Data la situazione venutasi a creare per la primavera del 1943 (quando ancora il numero di truppe statunitensi presenti nel Pacifico era superiore a quello dei G.I. inviati in Africa e in Europa) il primo, decisivo, spregiudicato e, fino ad oggi, mai raccontato passo intrapreso dal Presidente e dall'amministrazione americana per uscire dal ginepraio appena descritto ebbe luogo a Washington il 30 aprile 1943 quando Roosevelt, il ministro della marina Frank Knox e *Wild Bill* Donovan, capo dell'OSS (il servizio segreto USA), decisero di autorizzare, sotto la garanzia del più assoluto top secret, il rivoluzionario *McGregor Project*, un piano dell'OSS dedicato, come recitava il sottotitolo del fascicolo originale oggi conservato presso la Franklin Delano Roosevelt Library di New York (ovverosia la biblioteca, nonchè archivio, Presidenziale) a un "Subversive work among Flag officiers of the Royal Italian Navy".

L'origine di quest'insolito schema era legata, a sua volta, all'intrecciarsi, apparentemente incredibile, di due distinte e curiose vicende umane.

Quinto potere

La nomina, nel 1939, del capitano di vascello Ellis M. Zacharias a nuovo vice direttore dell'ONI (Office of Naval Intelligence) parve a tutti, a partire dall'interessato, alla stregua di una pietra tombale posta sulla carriera di quell'ufficiale superiore.

L'ONI era, infatti, uno dei meno prestigiosi incarichi a terra della marina statunitense, data la scarsità delle risorse disponibili e la tradizionale sufficienza con cui lo Stato Maggiore aveva sempre considerato quell'ufficio.

Le legittime speranze, ormai compromesse, di Zacharias, di arrivare, un giorno, alla sospirata greca ebbero, tuttavia, una sollecita ripresa al momento dell'arrivo, nel luglio del 1940, sulla poltrona di Segretario di stato (ovverosia ministro) della marina statunitense, del *colonnello* William Franklin (Frank) Knox.

Il nuovo titolare del dicastero era, in realtà, un *semplice* magnate della stampa c.d. *gialla*, o scandalistica, nonché grande elemosiniere e amico personale di Roosevelt. Praticamente incapace di distinguere la prora dalla poppa Knox era, tuttavia, un organizzatore di prim'ordine che seppe sfruttare al meglio fino a quando la morte non lo colpì, improvvisamente, il 28 aprile del 1944, le immense risorse umane e materiali dell'industria e degli arsenali americani.

Zacharias, periodicamente in contatto diretto, per motivi d'ufficio, col proprio onnipotente e sprovveduto superiore, intuì ben presto che il nuovo ministro era rimasto, in fondo, un editore di giornali. L'ambizioso Captain decise, pertanto, di guadagnarne la fiducia, sottoponendogli, riservatamente e con sempre maggiore frequenza, dossier apparentemente delicatissimi e sempre sensazionali come quello, prodotto nel 1941 e portato avanti per molte settimane, relativo a un temuto attacco giapponese alle chiuse del canale di Panama da effettuare mediante l'esplosione suicida di un piroscafo carico di 5.000 tonnellate di esplosivo che soltanto molto tempo dopo sarebbe risultato straordinariamente simile a un fumetto di Superman uscito in quelle stesse settimane.

A quest'impresa seguirono, nel 1942, le curiose vicende del preteso annientamento di una rete di sabotatori nazisti resisi colpevoli dell'avvenuto incendio e perdita del grande transatlantico francese *Normandie* in quel momento in corso di adattamento, nel porto di New York, a trasporto truppe dell'U.S. Army col nuovo nome di *La Fayette* (e rimasto vittima, viceversa, come venne appurato dopo la guerra, della disattenzione di un semplice saldatore) e la spietata, discreta eliminazione di una presunta rete di pescatori d'origine greca dediti a rifornire di nafta e viveri, con le loro imbarcazioni, i sommergibili tedeschi attivi, nella primavera del 1942, lungo le coste orientali degli Stati Uniti.

Entrambe queste imprese peraltro, come avrebbe acclarato, negli anni Cinquanta, un'apposita commissione d'inchiesta del Senato USA, erano delle vere e proprie *bufale* propalate dall'intraprendente e fantasiosa mafia italo-americana che riuscì, in questo modo, ad assicurarsi un'insperata protezione governativa in occasione della conquista definitiva del Fronte del porto, messa a segno tra il 1942 e l'anno successivo.

Tra alti e bassi le fortune dell'insostituibile Zacharias salirono comunque costantemente nel corso degli anni permettendo a quell'intraprendente ufficiale (peraltro rimasto fermo al grado di capitano di vascello a causa della risoluta opposizione del severissimo Ammiraglio Ernest King, Capo delle operazioni navali e massima autorità della marina USA) di conquistare sempre più la confidenza di Knox fino ad attribuirsi davanti ai suoi occhi (immeritatamente, come sarebbe emerso dopo la guerra) anche l'assassinio, condotto in perfetto stile gangsteristico dell'ammiraglio Yamamoto, comandante supremo della Marina Imperiale Giapponese, abbattuto il 18 aprile del 1943 nel cielo di Bougainville grazie a una decrittazione[1].

Quel delitto assai poco cavalleresco aveva avuto, per lo meno, il pregio di ritardare la temuta ripresa dell'ancora prevalente marina nipponica, rimasta momentaneamente bloccata dalla susseguente crisi al vertice. Per i primi di maggio, pertanto, forte di un simile, vantato precedente, Zacharias pensò bene di sottoporre ai propri superiori un altro piano non convenzionale, questa volta di conio pressocchè interamente personale, ispirato a un preciso episodio della Guerra Civile[2].

Il progetto in parola era destinato a risolvere in un colpo solo, come per magia, i problemi, precedentemente ricordati, connessi all'apparentemente irrimediabile deficienza di navi di linea moderne dell'U.S. Navy rimuovendo, da un lato, la minaccia posta dalle corazzate della Regia Marina (definita la *trump card* – ovverosia l'asso di briscola – della partita) salvo assicurare, dall'altro, alla marina USA i servigi nel Pacifico delle moderne 35.000 italiane nell'ambito, grandioso, di una pace separata nel Mediterraneo (*to help get Italy out of the war*) redatta secondo le linee sempre tenacemente perseguite dall'amministrazione rooseveltiana, sin dal 1937 se non, toutcourt, dall'inizio del mandato presidenziale di Ford.

L'ultima Regina

L'asso nella manica di Zacharias o, ancor meglio, l'origine stessa di quella bizzarra idea, destinata a sedurre immediatamente il Presidente, il Ministro e il responsabile dell'OSS, era rappresentato da un allampanato giovanotto, chiamato Saul Steinberg, che indossava, in quei giorni, con evidente imbarazzo, un uniforme nuova di zecca fregiata dei gradi di guardiamarina dell'U. S. Navy.

In realtà l'Ensign Steinberg era un abilissimo disegnatore umorista e un brillante caricaturista destinato a passare alla storia, nei decenni successivi, come l'autore, fino al 1980, delle copertine del sofisticato settimanale statunitense New Yorker, epitome dell'eleganza d'Oltreoceano.

Fino al 1942, peraltro, lo stesso Steinberg, nato cittadino rumeno e trasferitosi in Italia nel 1932 alla ricerca di miglior fortuna, era stato uno dei disegnatori di punta del celebre periodico umoristico milanese *Il Bertoldo*. Per l'estate del 1942, tuttavia, le leggi razziali avevano costretto, infine, quello sfortunato artista a salpare, munito di regolare passaporto, dal neutrale porto spagnolo di Vigo, alla volta degli Stati Uniti a bordo di una carretta iberica in compagnia di altri futuri, illustri esuli vittime dello stesso destino come Arrigo Levi, Ugo Stille e Leo Lionni.

Giunto negli Stati Uniti Steinberg diventò, nel giro di una stagione, per uno di quei miracoli che possono verificarsi solo in America, messi in atto mediante un colpo di bacchetta magica e un corso accelerato V7 dell'U.S. Navy, un guardiamarina di complemento della marina americana. Il giovanotto, dopo il giuramento di rito, fu quindi destinato a continuare il proprio vecchio mestiere di vignettista, illustratore e caricaturista per conto dell'Ufficio documentazione e propaganda della marina statunitense.

Poichè i locali dell'ente in questione erano situati nel vecchio Arsenale di Brooklyn appena un piano sotto quelli dell'ONI, il giovane guardiamarina e il correligionario, ancorchè non praticante, Captain Zacharias non tardarono a conoscersi.

Steinberg, data la sua affiliazione al *Bertoldo*, aveva avuto modo di conoscere e frequentare, tra il 1941 e il 1942, assieme ad altri suoi colleghi, la Principessa di Piemonte Maria José, buona amica di intellettuali come Massimo Bontempelli, Paolo Monelli, Indro Montanelli, Marcello Marchesi e Trilussa con cui amava intrattenersi dando sfogo, in quelle occasioni, al proprio onesto disappun-

to nei confronti del regime e della guerra in generale.

Queste confidenze, ben note negli ambienti altolocati e cosmopoliti italiani, oltre che oggetto di pressocché quotidiani mattinali che Carmine Senise, Capo della polizia italiana, sottoponeva, da anni, al paziente e spesso sospirante Primo Ministro italiano, furono però condite da Steinberg a Zacharias con un nuovo, insospettato ingrediente.

Maria José era nipote della Regia Maria Sofia, ultima Sovrana del Regno di Napoli e sorella delle celebre imperatrice austriaca Sissi.

Passata alla storia come l'ultimo, indomito difensore del Reame borbonico, sia sugli spalti della fortezza di Gaeta sia, in seguito, nel corso del proprio successivo, lungo esilio, la Regina Maria Sofia si fece promettere vanamente dalla propria adorata nipote Maria José, all'epoca appena tredicenne, che mai avrebbe sposato uno degli odiati Savoia. Nel corso dei lunghi pomeriggi trascorsi insieme la vecchia, terribile zia raccontò più volte alla giovane principessa belga che l'episodio che più l'aveva ferita durante la triste, repentina fine di quel regno secolare (che avrebbe dovuto essere difeso, secondo la tradizione, per tre lati dall'acqua salata e lungo il quarto dall'acqua santa) era stata la vergognosa defezione, pressoché unanime, degli ufficiali della Reale Marina borbonica. Adducendo i più vari pretesti costoro erano infatti sbarcati dalle loro navi abbandonando gli equipaggi (rimasti disciplinati e increduli) nell'imminenza dell'arrivo a Napoli di Garibaldi e della contemporanea partenza dei Sovrani alla volta dell'ultima, decisiva battaglia sul Volturno e del successivo, doloroso assedio di Gaeta.

Questo comportamento infame, favorito da un'attiva opera di corruzione da parte di vari emissari provenienti dal Regno di Sardegna, era culminato nel pesante cannoneggiamento dal mare di quella piazzaforte assediata, messo in atto dal vascello *Re Galantuomo*, già *Monarca* borbonico. Per la verità, la nuova marina italiana aveva provveduto, sin dalla fine del 1860, a congedare e prepensionare, con le buone, la maggioranza degli ufficiali provenienti dalle file della Real Marina della due Sicilie preferendo puntare, casomai, per il seguito, su uomini, come il futuro ammiraglio Guglielmo Acton, che si erano battuti, viceversa, lealmente contro i garibaldini. Il ricordo di quelle tragiche giornate nella sconvolta mente della Regina aveva lasciato, tuttavia, un segno indelebile nella di lei psiche destinato, infine, a trasmettere, nei ricordi della

Principessa di Piemonte, l'idea, astratta, della concreta fattibilità del passaggio, clamoroso, di una flotta da un campo all'altro.

Per la verità l'agile mente di Maria José, da sempre critica, al pari del marito, nei confronti del fascismo si era orientata infine, dal novembre 1941 in poi (su sollecitazione di un certo ambiente aristocratico e intellettuale piemontese) in vista di un programma basato sulla successione a breve al trono di Umberto. A questo evento doveva seguire la dimissione, in tempi pressocchè immediati, del Capo del governo e una pace separata con gli angloamericani.

La constatata efficienza, nel desolato panorama militare italiano, della Regia Marina e l'assoluta fedeltà – perinde ac cadaver – dei suoi vertici al Re (caratteristiche queste confermate entrambe a Maria Josè dall'amico Paolo Monelli, brillante corrispondente imbarcato del Corriere della Sera) e la lunga serie di brucianti sconfitte platealmente inflitte dalla flotta giapponese all'U.S. Navy nel corso del 1942 avevano fatto a loro volta germogliare, nella fertile e immaginifica mente della Principessa, in occasione di una delle riunioni, a base di pane e salame, tenute dalla moglie del Principe Umberto nella propria Garçonniere con gli artisti del *Bertoldo*, l'idea di un passaggio di campo, magari diluito nel tempo, della Regia Marina, su ordini del nuovo Sovrano, al fianco degli anglosassoni contro il lontano impero giapponese.

Questo *biglietto di ritorno*, tanto per riprendere un'espressione utilizzata, in seguito, dallo stesso Churchill, sarebbe a sua volta servito per ripagare, mediante un'iniziativa analoga a quella della lontana, gloriosa Guerra di Crimea, l'uscita dell'Italia dal conflitto e il favore, indispensabile, di Washington in vista di una vigorosa ripresa economica che tenesse Roma al riparo sia dagli ex alleati tedeschi sia dagli ex nemici inglesi, giudicati – con ragione – dalla principessa come figli della stessa pianta come andava ripetendo, peraltro, da anni Dino Grandi.

Marinai d'acqua dolce

Naturalmente quest'idea, centrata essenzialmente sull'impiego, nel Pacifico, sotto bandiera italiana, delle tre 35.000 allora in servizio in compagnia di alcuni veloci *esploratori oceanici*, oltre a presupporre una fedeltà a tutta prova della marina[3] era, a dir poco, azzardata dal punto di vista nautico e logistico.

Nessuno tra gli interlocutori di quei fatali pomeriggi era, tuttavia, un marinaio. Aristocratici, letterati e giornalisti potevano pertanto permettersi facilmente, nel chiuso circolo di quelle chiacchiere oziose, di spostare, con la mente, una corazzata da Taranto a Pearl Harbour dimenticando tranquIllamente tutte le servitù, dalle tubolature fino ai pezzi di rispetto e al munizionamento, che legavano una simile nave alla propria base, per tacere dei problemi fondamentali posti dall'autonomia di quelle unità progettate per il Mediterraneo.

Quella di utilizzare tranquillamente una nave di linea lontano dai cantieri e dagli arsenali di provenienza era, però, anche una *fissa* di Roosevelt. In effetti il giovane Franklin Delano era stato compagno di partito di Wilson, assegnato nel 1913 dal neo Presidente al compito, meramente di facciata, di segretario aggiunto alla marina soltanto in virtù dei propri indubbi meriti di modellista. Nel 1918 Roosevelt si era distinto solo per aver proposto l'adozione di un mezzo da sbarco a chiglia piatta spinto dall'elica di un motore d'aereo sistemato su un'incastellatura talmente alta da provocare un'unica, secca replica, da parte del Bureau of ships, volta ad accertare l'eventuale ignoranza, da parte di quel giovane sotto-sottosegretario, del concetto stesso di altezza metacentrica.

Una volta diventato presidente, Roosevelt aveva creduto, nel 1939, sulla base di alcune informazioni giornalistiche rivelatesi, a tre anni di distanza, del tutto campate in aria, che i giapponesi stessero costruendo, per chissà quale motivo, quattro copie locali delle *corazzate tascabili* tedesche da 10.000 t e aveva disposto d'imperio (data la sua condizione di Comandate Supremo delle Forze Armate USA) nonostante le perplessità dello Stato Maggiore, la progettazione e, alla fine, la realizzazione dei sei costosissimi e perfettamente inutili incrociatori da battaglia della classe *Alaska* da 29.000 t, armati con nove pezzi da 305 mm, protetti da soli 96 mm di corazza orizzontale e 228 mm di cintura e incapaci, pertanto, di affrontare le navi di linea avversarie[4]. In seguito il Presidente statunitense aveva preso per buona, nell'estate del 1940, la minaccia, apertamente formulatagli da Churchill, di una Royal Navy ceduta, per forza di cose, ai tedeschi e costretta, sotto la nuova bandiera tedesca, a cannoneggiare le città costiere del New England[5].

Roosevelt aveva poi tenacemente perseguito, tra il 1940 e il

Principessa di Piemonte, l'idea, astratta, della concreta fattibilità del passaggio, clamoroso, di una flotta da un campo all'altro.

Per la verità l'agile mente di Maria José, da sempre critica, al pari del marito, nei confronti del fascismo si era orientata infine, dal novembre 1941 in poi (su sollecitazione di un certo ambiente aristocratico e intellettuale piemontese) in vista di un programma basato sulla successione a breve al trono di Umberto. A questo evento doveva seguire la dimissione, in tempi pressocchè immediati, del Capo del governo e una pace separata con gli angloamericani.

La constatata efficienza, nel desolato panorama militare italiano, della Regia Marina e l'assoluta fedeltà – perinde ac cadaver – dei suoi vertici al Re (caratteristiche queste confermate entrambe a Maria Josè dall'amico Paolo Monelli, brillante corrispondente imbarcato del Corriere della Sera) e la lunga serie di brucianti sconfitte platealmente inflitte dalla flotta giapponese all'U.S. Navy nel corso del 1942 avevano fatto a loro volta germogliare, nella fertile e immaginifica mente della Principessa, in occasione di una delle riunioni, a base di pane e salame, tenute dalla moglie del Principe Umberto nella propria Garçonniere con gli artisti del *Bertoldo*, l'idea di un passaggio di campo, magari diluito nel tempo, della Regia Marina, su ordini del nuovo Sovrano, al fianco degli anglosassoni contro il lontano impero giapponese.

Questo *biglietto di ritorno*, tanto per riprendere un'espressione utilizzata, in seguito, dallo stesso Churchill, sarebbe a sua volta servito per ripagare, mediante un'iniziativa analoga a quella della lontana, gloriosa Guerra di Crimea, l'uscita dell'Italia dal conflitto e il favore, indispensabile, di Washington in vista di una vigorosa ripresa economica che tenesse Roma al riparo sia dagli ex alleati tedeschi sia dagli ex nemici inglesi, giudicati – con ragione – dalla principessa come figli della stessa pianta come andava ripetendo, peraltro, da anni Dino Grandi.

Marinai d'acqua dolce

Naturalmente quest'idea, centrata essenzialmente sull'impiego, nel Pacifico, sotto bandiera italiana, delle tre 35.000 allora in servizio in compagnia di alcuni veloci *esploratori oceanici*, oltre a presupporre una fedeltà a tutta prova della marina[3] era, a dir poco, azzardata dal punto di vista nautico e logistico.

Nessuno tra gli interlocutori di quei fatali pomeriggi era, tuttavia, un marinaio. Aristocratici, letterati e giornalisti potevano pertanto permettersi facilmente, nel chiuso circolo di quelle chiacchiere oziose, di spostare, con la mente, una corazzata da Taranto a Pearl Harbour dimenticando tranqulllamente tutte le servitù, dalle tubolature fino ai pezzi di rispetto e al munizionamento, che legavano una simile nave alla propria base, per tacere dei problemi fondamentali posti dall'autonomia di quelle unità progettate per il Mediterraneo.

Quella di utilizzare tranquillamente una nave di linea lontano dai cantieri e dagli arsenali di provenienza era, però, anche una *fissa* di Roosevelt. In effetti il giovane Franklin Delano era stato compagno di partito di Wilson, assegnato nel 1913 dal neo Presidente al compito, meramente di facciata, di segretario aggiunto alla marina soltanto in virtù dei propri indubbi meriti di modellista. Nel 1918 Roosevelt si era distinto solo per aver proposto l'adozione di un mezzo da sbarco a chiglia piatta spinto dall'elica di un motore d'aereo sistemato su un'incastellatura talmente alta da provocare un'unica, secca replica, da parte del Bureau of ships, volta ad accertare l'eventuale ignoranza, da parte di quel giovane sotto-sottosegretario, del concetto stesso di altezza metacentrica.

Una volta diventato presidente, Roosevelt aveva creduto, nel 1939, sulla base di alcune informazioni giornalistiche rivelatesi, a tre anni di distanza, del tutto campate in aria, che i giapponesi stessero costruendo, per chissà quale motivo, quattro copie locali delle *corazzate tascabili* tedesche da 10.000 t e aveva disposto d'imperio (data la sua condizione di Comandate Supremo delle Forze Armate USA) nonostante le perplessità dello Stato Maggiore, la progettazione e, alla fine, la realizzazione dei sei costosissimi e perfettamente inutili incrociatori da battaglia della classe *Alaska* da 29.000 t, armati con nove pezzi da 305 mm, protetti da soli 96 mm di corazza orizzontale e 228 mm di cintura e incapaci, pertanto, di affrontare le navi di linea avversarie[4]. In seguito il Presidente statunitense aveva preso per buona, nell'estate del 1940, la minaccia, apertamente formulatagli da Churchill, di una Royal Navy ceduta, per forza di cose, ai tedeschi e costretta, sotto la nuova bandiera tedesca, a cannoneggiare le città costiere del New England[5].

Roosevelt aveva poi tenacemente perseguito, tra il 1940 e il

1942, l'idea di riarmare, negli arsenali statunitensi, le moderne navi di linea francesi rimaste in Nordafrica e a Tolone fino ad arrivare a ordinare, nel gennaio del 1943, quell'autentico incubo logistico che fu la rimessa in servizio della 35.000 francese *Richelieu*, trasferita quel mese da Dakar a Brooklyn e rimessa, dopo nove mesi, in condizioni di operare cannibalizzando, tra l'altro, lo scafo dell'incompleta gemella *Jean Bart*, appoggiata sul fondo del porto di Casablanca dopo essere stata affondata all'ancora dal tiro della moderna corazzata statunitense *Massachussets*, appena entrata in servizio e trasferita d'urgenza, pochi giorni dopo, una volta terminato lo sbarco in Nordafrica, nel Pacifico.

Uno studio di fattibilità

Zacharias aveva aggiunto al proprio audace progetto di pace separata con l'Italia, il corollario, suggeritogli dal flusso di precise informazioni che una fonte modesta, ma preziosa, gli assicurava dall'interno del Silurificio di Baia, della possibile cessione, da parte degli italiani, degli efficienti acciarini magnetici dei loro siluri.

La possibilità di riuscita del piano del direttore dell'ONI era legata a sua volta alla trasmissione, all'attenzione dell'ammiraglio Massimo Girosi, capo dell'Ufficio Operazioni di Supermarina addetto, dal 1942, al Comando supremo, di una prima lettera clandestina di approccio indirizzatagli dal fratello Marcello, emigrato già da diversi anni a Hollywood (dove faceva il produttore e distributore cinematografico) ed entrato, nel 1942, nei ruoli del nuovo OSS con la qualifica di *agente*.

L'aleatorietà di questo eventuale contatto – per tacere di quella dell'intero schema – e la delicatezza di una questione passibile, se scoperta, di ripercussioni decisive nei rapporti con gli inglesi, spinsero peraltro tutti gli interessati ad approvare il piano senza però assegnargli una particolare priorità riducendolo, pertanto, al semplice livello di uno dei tanti giochi da salotto con cui si dilettano, di tanto in tanto, i vertici politici di turno di qualsiasi nazione.

---

(1) Pier Francesco Vaccari, "L'agguato di Bougainville", STORIA Militare, marzo 1995.

(2) Nell'agosto del 1861, poco dopo l'inizio della Guerra di secessione

americana, la U.S. Navy, ancora non del tutto persuasa dell'opportunità di realizzare le inedite ironclads (corazzate) d'altura appena costruite da inglesi e francesi, pensò bene di offrire all'Italia condizioni di acquisto particolarmente vantaggiose per due navi di linea del nuovo tipo, messe sullo scalo, di lì a poco, a New York, coi nomi di *Re d'Italia* e *Re di Portogallo*. In questo modo i nordisti ebbero a disposizione, potenzialmente, nel corso della durissima estate del 1863, accanto alla propria ironclad *New Ironside*, anche le due navi italiane, all'epoca in corso di completamento, mettendo così sul piatto della bilancia (a costo zero) una linea di tre corazzate da contrapporre, in potenza, alle cinque moderne battleships inglesi esistenti in quel momento. Si trattò di una circostanza importante poiché quell'estate fu contrassegnata da una serie di brucianti sconfitte a ripetizione patite dall'Unione e dal correlato tentativo inglese di imporre una mediazione destinata a sfociare, inevitabilmente, nella divisione degli USA e nella neutralizzazione, da parte della Confederazione del Sud, delle potenzialità economiche e militari del Nord nei decenni a venire, a tutto beneficio di una Londra da tempo preoccupata dall'espansione dei giovani Stati Uniti.

(3) D'altra parte, come avrebbe scritto anni dopo un altro corrispondente imbarcato d'eccezione del Corriere della Sera, Dino Buzzati, nel suo: "Fecero tutti il loro dovere", Epoca, supplemento "Uomini in guerra", 1957, "L'ufficiale di Marina obbediva al Re e non si interessava se il Re fosse fascista o meno. ... Il Re ordinava di sparare agli inglesi? E contro gli inglesi si sparava. Il Re ordinava di sparare ai turchi? E dài ai turchi. Avesse il Re ordinato di sparare contro Roma – per arrivare all'assurdo – l'ufficiale di marina avrebbe ordinato il fuoco senza fare una piega e senza provare un'ombra di rimorso. Si dirà che una mentalità simile (che tra parentesi io apprezzo in sommo grado) è da milizia di ventura. Può darsi. E infatti io penso che nelle milizie di ventura lo spirito militare abbia raggiunto una delle più alte e pure espressioni. Comunque è l'unica che garantisca la solidarietà morale di una forza armata. E la cosa è fin troppo ovvia. ... Insomma... la Marina era Marina e basta; e riconosceva il proprio capo nel Re. Il resto non le interessava. Ci teneva a far la guerra bene. Che la guerra poi fosse contro le democrazie o le dittature, contro gli inglesi, i cinesi o i marziani, questo, per lei Marina, non faceva nessuna differenza. Ci poteva essere un atteggiamento più limpido e pulito?".

(4) Franco Bandini, Tecnica della sconfitta, ed. Longanesi, Bologna, 1969, pg. 76.

(5) Due sole delle quali, l'*Alaska* e il *Guam*, furono alla fine completate, nella seconda metà del 1944; la terza unità gemella, l'*Hawaii* non fu mai ultimata, mentre le ultime tre navi della stessa classe furono cancellate, per deficienza di materiali e manodopera, il 24 giugno 1943.

CAPITOLO QUINTO

L'ultima marea

"Gli Alleati avevano chiuso in una muraglia di navi un buon terzo della Sicilia. Nessuna forza al mondo avrebbe potuto impedir loro di stabilirvi le loro teste da Sbarco".
(SAMUEL ELIOT MORISON)

Linea di fila

Il gigantesco dispositivo navale inglese destinato ad assicurare la protezione degli sbarchi in Sicilia prevedeva la presenza di ben sei navi di linea (*King George V, Howe, Nelson, Rodney, Warspite* e *Valiant*), accompagnate da due moderne portaerei (*Formidable* e *Indomitable*), raccolte rastrellando gli scacchieri del Mare del Nord, del Mediterraneo e dell'Oceano Indiano.

La presenza, minima, di due flat tops era legata, essenzialmente, alla scarsa capacità delle aviorimesse di quelle navi, dotate entrambe di un ponte protetto, e alla necessità di mantenere con continuità, sul cielo della squadra da battaglia, vera protagonista, al solito, di un'eventuale grande battaglia navale, un adeguato numero di intercettori. La concentrazione, senza precedenti nel Mediterraneo dalla fine di maggio del 1940, di ben sei navi di linea in un'unica armata rappresentava, a sua volta, il minimo necessario, secondo le stime dell'Ammiragliato, per assicurare un'adeguata copertura ai trasporti truppe nel caso di un intervento delle Forze Navali da Battaglia italiane.

Il numero delle corazzate armate in quel momento dalla Regia Marina, spaziava, invero, a seconda delle stime, da un minimo di cinque a un massimo di sette unità. Ferma restando l'unica certezza dell'ancora non avvenuto completamento dell'ultima delle 35.000, l'*Impero* (che l'Ammiragliato riteneva, secondo un falso

rapporto ricevuto nel 1939, fosse stata gravemente danneggiata all'opera viva al momento del varo), le varie fonti dell'intelligente non erano state infatti in grado di confermare né lo stato del *Cesare*, né quello del *Cavour*. Il primo era ritenuto ancora in grado di trasferirsi, se del caso, dall'Adriatico a Taranto con poco preavviso (pur ignorando, per tanto, la decisione, presa da SUPERMARINA nel dicembre del 1942, di non utilizzarlo più per compiti di squadra a causa delle precarie condizioni d'efficienza dell'impianto elettrico e di diversi apparati ausiliari, ormai usurati dopo cinque anni di attività, in pace e in guerra e giudicati, nel 1942, non più rimpiazzabili, data la contigente situazione dei materiali e della mano d'opera) né quello del *Cavour*.

Quest'ultima corazzata era, in realtà, in corso di ammodernamento, ma i programmi dello Stato Maggiore della marina italiana, non prevedevano il suo rientro in squadra prima dell'inizio del 1944 a causa, ancora una volta, della mancanza dei necessari materiali destinati all'impianto elettrico (in primo luogo rame e mica) di quella complessa, grande unità.

Italiani e inglesi, inoltre, avevano due concezioni singolarmente diverse, e speculari, in merito al valore qualitativo delle rispettive unità maggiori.

I britannici assegnavano alle corazzate minori italiane un valore analogo a quello delle proprie navi di linea ammodernate o di meno recente costruzione sulla base, verificata a Punta Stilo, della maggiore velocità che quelle unità italiane potevano sviluppare rispetto alle più grosse, ma decisamente lente, battleships britanniche, incapaci, a loro volta, di superare, ormai, nella migliore delle ipotesi, i 23 nodi e vincolate, in realtà, ai 19-20 che poteva sviluppare, al massimo, il sempre più usurato *Rodney*, già considerato hors rang sin dall'autunno del 1942.

Ferma restando la scontata superiorità qualitativa, secondo il concorde giudizio espresso sia dagli ammiragli italiani sia da quelli britannici, delle moderne unità da 35.000 t della classe inglese *King George V* nei confronti delle più piccole, vecchie corazzate ammodernate delle Regia Marina, il vero ago della bilancia era rappresentato, una volta di più, dalle *Littorio*, vero asse intorno a cui girava, sin dall'autunno 1940, la stessa guerra italiana.

Le due *King George V*, distaccate sin dal maggio del 1943 dalla Home Fleet e assegnate, come divisione fuori quadro, alla squadra del Mediterraneo in posizione di riserva potenziale venendo dislo-

cate, a scanso di sorprese e inutili rischi, nelle acque occidentali della Sicilia, erano destinate, primariamente, a impegnare le 35.000 italiane ferma restando, ovviamente, la possibilità di riunirsi a tempo con le altre quattro, più lente navi di linea e con le due portaerei nell'ipotesi fosse stata avvistata in navigazione la squadra italiana di Taranto, composta da *Doria* e *Duilio*, mentre quella di Spezia era formata, a sua volta, da *Littorio*, *Vittorio Veneto* e *Roma*. L'inferiorità, quanto meno sulla carta, di armamento e velocità delle *KGV* rispetto alle più moderne navi di linea italiane non era fatta, però, per rassicurare i britannici.

In segreto gli ammiragli inglesi conoscevano benissimo i grossi problemi legati alla scarsa efficienza dell'armamento principale da 356 mm delle proprie troppo recenti navi. Questa circostanza aveva compromesso, nel maggio del 1941, l'operatività del *Prince of Wales* e del *King George V* nei confronti della 35.000 tedesca *Bismarck* e sarebbe tornata puntualmente a galla nel dicembre del 1943 privando, in buona sostanza, anche in quell'occasione, il gemello *Duke of York* di metà del proprio volume di fuoco durante l'azione notturna condotta dalla squadra inglese contro l'isolata nave di linea germanica *Scharnhorst*.

L'avvenuta suddivisione della flotta italiana in due tronconi rispettivamente di base nella lontana Spezia e a Taranto e ottenuta dai bombardieri quadrimotori americani sin dal dicembre del 1942 precludendo l'uso del porto di Napoli, assicurava ai britannici (decisisi ormai, nel maggio del 1943, a sbarcare sul lungo tratto di costa tra Siracusa e Gela anzichè in quello, previsto originariamente sin dal 1941, compreso tra Marsala e Trapani) un vantaggio fondamentale. Questo *atout* era destinato, per di più, a essere ulteriormente implementato, dalla necessità per le più potenti navi italiane provenienti dal Tirreno, di dover transitare necessariamente attraverso lo Stretto di Messina.

L'esposizione alla concentrazione aerea e navale anglosassone lunga una rotta obbligata rischiava, infatti, di anticipare la triste sorte toccata, un anno dopo, alle corazzate giapponesi sorprese nel mezzo dello stretto di Surigao dal tiro delle lente, ma tatticamente in posizione di vantaggio, corazzate statunitensi appostate, tagliando il T all'avversario, all'uscita di quel braccio di mare. L'alto margine di rischio, fino ad allora inedito, accettato dalla Royal Navy in occasione dello sbarco in Sicilia era legato, a sua volta, oltre che alle circostanze sopra descritte di *rischio calcolato*, all'imperativo politico, imposto lucidamente dal gabinetto londinese, di dover giocare, oramai, il tutto per tutto.

In effetti il Presidente Roosevelt aveva dichiarato, il 26 maggio 1943, ai propri collaboratori che Churchill era, ormai, visibilmente stanco, oltre che convinto, sin dal gennaio di quello stesso anno, dell'inevitabilità di una prossima fine, in un modo o nell'altro, della guerra nel Mediterraneo se non, addirittura, dello stesso conflitto mondiale.

Il fattore decisivo, secondo lo statista nordamericano, era rappresentato dal sempre più preoccupante atteggiamento di Stalin.

Il dittatore sovietico, pressato in patria dai propri compagni del Cremlino e in chiara difficoltà sia sul fronte militare sia su quello interno, aveva infatti minacciato apertamente i propri *compagni di strada* anglosassoni di essere pronto a concludere, se del caso, una pace separata con i tedeschi.

Dato il profilarsi, in caso di ritiro sovietico, di un'inevitabile pace con la Germania determinata dalla materiale impossibilità, per gli eserciti anglosassoni, di confrontarsi, in Europa, con la Werhmacht, Churchill non poteva fare altro, secondo Roosevelt, che cercare di conseguire un'ultima vittoria destinata ad assicurargli gloria perenne, magari unendo il proprio nome a quello di una nuova pace di Siracusa sul genere di quella sottoscritta dagli antichi greci al termine della guerra del Peloponneso.

Questo successo, oltretutto, avrebbe assicurato ai conservatori britannici un'ultima fair chanche in vista delle successive elezioni postbelliche. In effetti, dato il loro ruolo di frazione trainante del gabinetto i Tories contavano di presentarsi, all'indomani del conflitto, al cospetto della propria influenzabile e retorica opinione pubblica indossando i panni, se non dei vincitori della Germania, quantomeno degli artefici della sconfitta dell'*abietta Italia*.

Naturalmente si sarebbe trattato, secondo il giudizio del Presidente, di un puro successo di facciata destinato soltanto a propiziare un comunque improbabile successo elettorale degli illusi, ancorché coriacei, conservatori inglesi.

Dal punto di vista sostanziale, infatti, Washington aveva già escluso sin dal 29 marzo 1943 (primo giorno dell'entrata in vigore del precedentemente ricordato nuovo pool mercantile angloamericano che aveva messo nelle mani degli USA la conduzione della guerra a fronte del noleggio agli inglesi di due milioni di tonnellate di naviglio mercantile ormai indispensabili per alimentare le

isole britanniche dopo tre anni di guerra al traffico condotta dall'Asse) qualsiasi idea inglese di pace cartaginese e di corsa al bottino nei confronti di quell'Italia che restava il partner ideale degli statunitensi nel Mediterraneo e nel Levante.

"Vuoto a rendere"

L'avvenuta concentrazione, a Gibilterra, per la fine di giugno del 1943, della squadra da battaglia inglese assicurò, come si è visto, ai britannici il margine di sicurezza di sei a tre giudicato necessario per poter affrontare il programmato sbarco in Sicilia. Questo stesso avvenimento mise a sua volta SUPERMARINA, per bocca dell'allora Capo di Stato Maggiore, ammiraglio Arturo Riccardi, nella condizione di non poter più utilmente intervenire.

Lo Stato Maggiore della marina aveva ritenuto, fino a quel momento di poter accettare un confronto tra le tre 35.000 italiane e le quattro navi di linea inglesi alternatesi fino al giugno del 1943 nel Mediterraneo occidentale e i vertici navali italiani, deciso infatti di puntare, nel caso di uno sbarco angloamericano nel Tirreno (l'eventualità di inviare le Forze Navali da Battaglia lungo le coste orientali o meridionali della Sicilia, dominate come erano dall'aviazione avversaria, era già stata esclusa, apertamente, sin dal marzo del 1943, epoca delle prime, autentiche avvisaglie di invasione del territorio nazionale dall'inizio del conflitto) sulle sole tre *Littorio*.

Tutto ciò allo scopo di sfruttare al meglio l'omogenieità e, soprattutto, la velocità delle tre moderne *35.000* sommata alla possibilità, confermata durante le esercitazioni dell'aprile 1943, di poter utilmente dirigere il tiro anche a velocità superiori ai fino ad allora regolamentari 25 nodi grazie ad alcune novità introdotte recentemente nella gestione delle centrali e dei telemetri.

L'arrivo a Gibilterra, il 23 giugno 1943, delle quattro lente navi di linea *Warspite*, *Valiant*, *Nelson* e *Rodney* in compagnia dalla portaerei *Indomitable* (appena riparata negli USA e destinata ad affiancare la gemella *Formidable*, già presente nel Mediterraneo Occidentale dal novembre del 1942) aveva però cambiato le carte in tavola.

Contrariamente alle aspettative, infatti, l'afflusso della nuova squadra britannica non era stato seguito dalla partenza, alla volta

della madrepatria, delle due moderne corazzate *King George V* e *Howe*, giunte dall'Inghilterra alla fine di maggio[1] rilevando il *Nelson* e il *Rodney*.

La relatività navale nel Mediterraneo era stata oltretutto aggravata, il 5 giugno 1943, da alcuni gravi danni inferti all'opera viva del *Roma* in seguito a una fortunata incursione messa a segno dai quadrimotori statunintensi contro il difficile obiettivo rappresentato dal porto di Spezia.

Queste circostanze, sommate tra loro, avevano reso ancor più problematico l'intervento della Squadra di base nel Tirreno nei confronti degli attesi convogli d'invasione avversari, tanto più che le altre due navi di linea italiane disponibili in quello stesso periodo (le *Duilio* di base a Taranto) erano giudicate, a loro volta, di caratteristiche troppo inferiori rispetto al complesso avversario.

Queste stesse due ultime unità maggiori, prive di combustibile sin dal gennaio 1943, erano oltretutto, in quel medesimo scorcio di tempo, inutilizzabili in quanto in corso di lento riarmo. Per quanto i tedeschi avessero promesso, sin dall'aprile 1943, di fornire la nafta necessaria, le due *Duilio* poterono tornare, infine, in servizio soltanto per la metà del successivo mese di agosto proprio a causa del ritardato afflusso del combustibile restando vincolate, da allora in poi, alla sola difesa del golfo di Taranto.

Gli stessi tedeschi, peraltro, secondo il giudizio espresso il 12 maggio 1943 dal Grande Ammiraglio Doenitz, nuovo comandante in capo della Kriegsmarine dal gennaio di quello stesso anno, ritenevano che la battaglia decisiva in caso di invasione, sarebbe stata quella terrestre e che il compito della Regia Marina fosse quello, vitale, della protezione del traffico attraverso lo Stretto di Messina.

Lo schieramento, apparentemente invincibile, della squadra inglese concentratasi nel Mediterraneo per la fine di giugno di quel fatale 1943 era tuttavia afflitto da un preciso tallone d'Achille. La permanenza a est di Gibilterra delle due *KGV*, decisive nel caso di un eventuale confronto con le *Littorio*, era infatti condizionata al contemporaneo arrivo, sempre alla fine di giugno, in Gran Bretagna delle due modene navi di linea statunitensi *Alabama* e *South Dakota*, in compagnia di cinque cacciatorpediniere della U.S. Navy.

La divisione americana reintegrava, infatti, senza soluzioni di continuità, il dispositivo navale britannico nel nord Atlantico formato, a sua volta dalle moderne navi di linea *Anson*, appena redu-

ce da un importante ciclo di grandi lavori, e *Duke of York*.

Queste erano affiancate, con compiti di riserva strategica, dalle non gran che efficienti *Renown* (giudicata veloce, ma troppo piccola e sprotetta per poter affrontare la tedesca *Tirpitz*) e *Malaya*, stimata a sua volta, ormai troppo lenta, vetusta e logora per servire ad alcunché, fatta salva la fortunatissima ripetizione del colpo di grazia inferto, non senza danni, dal vecchio *Rodney* all'immobilizzata *Bismarck* in occasione della mattanza finale di cui era rimasta vittima, alla fine, l'ammiraglia germanica al termine di quella celebre, lunga e incredibilmente scalognata missione dipanatasi nelle distese del Nord Atlantico, ancora solo parzialmente controllate dalla ricognizione aerea angloamericana nell'estate del 1943 a causa del noto *gap* delle Azzorre.

Questo generoso prestito USA era però destinato, come abbiamo visto, a durare soltanto fino alla metà del successivo mese di luglio. Per quella data, infatti, le due veloci e potenti unità americane avrebbero dovuto improrogabilmente salpare, per potersi riunire in tempo utile a Pearl Harbour con la ricostituenda squadra delle nuove portaerei veloci in vista delle prime, previste, piccole puntate offensive d'allenamento già messe in preventivo, per la fine di agosto, contro l'atollo di Makin, nel Pacifico centrale.

Gli inglesi, calamitati sin dal maggio del 1941 dalla minaccia posta al traffico nel Nord Atlantico dalle navi di linea tedesche (l'unica manifestazione del potere marittimo in grado, come già era avvenuto nel dicembre del 1940, con la missione della corazzata tascabile *Scheer,* di portare alla sospensione del traffico transatlantico)[2] ritenevano, infatti, indispensabile disporre con continuità, in quel settore, di un conveniente margine di superiorità in materia di navi di linea moderne.

Nel novembre del 1942, in occasione degli sbarchi in Nordafrica, la Royal Navy si era accontentata, sia pure brontolando, della presenza di soltanto tre corazzate veloci (*Duke of York*, *Anson* e *Howe*) per coprire i due passaggi intorno alle Orcadi.

Gli inglesi contavano, infatti, in quell'occasione, di poter concentrare comunque, se del caso, almeno due delle loro moderne navi di linea nell'ipotesi si fosse verificata, improvvisamente, una puntata offensiva in Atlantico da parte della corazzata tedesca *Tirpitz*. Quest'ultima nave era, invero, la temuta gemella di quella *Bismarck* che aveva provocato tanti guai (politici e psicologici, prima ancora che materiali) nel corso della sua unica e celeberri-

ma missione di guerra, generando nella psicolologia isolana degli inglesi, un incubo ricorrente destinato a protrarsi fino all'estate del 1944.

Il 24 marzo del 1943, però, la più piccola ma pur sempre temibile nave da battaglia *Scharnhorst* si era affiancata, nel ricetto degli irragiungibili fiordi norvegesi (posti come erano oltre l'autonomia della ricognizione aerea britannica) alla *Tirpitz*.

Questa concentrazione di forze aveva determinato a sua volta l'immediata fine dei convogli artici con l'URSS, nonostante il concreto rischio di provocare la definitiva rottura di Stalin coi suoi *compagni di strada* anglosassoni, salvo gettare nel contempo un'ombra inquietante sulle auspicate, future operazioni mediterranee anglosassoni.

Dopo aver accertato, ai primi di aprile del 1943, che una pur prevista operazione di mezzi d'assalto inglesi da condurre (dopo il fiasco registrato nell'ottobre del 1942 in occasione di un attacco alla *Tirpitz* tentato ricorrendo ai *chariot*, ovverosia una mal riuscita copia dei *Siluri a lenta corsa* italiani) mediante i nuovi, piccoli sommergibili della segretissima classe *X*, non avrebbe potuto aver luogo, per vari problemi di messa a punto dei battelli , prima dell'autunno, il governo britannico si era risolto, alla fine, a chiedere l'aiuto, politicamente costosissimo, delle navi di linea della U.S. Navy (in quel momento disoccupate) accettando gli onerosi vincoli temporali subito imposti dagli americani.

La conquista della Sicilia, pertanto, fu spacciata dagli inglesi agli statunitensi, una volta di più, alla stregua di un obiettivo irrinunciabile in vista del risparmio di due milioni di tonnellate di stazza lorda di naviglio pur sapendo, in realtà, che il volume di traffico così guadagnato era destinato ad essere integralmente speso in occasione della ripresa a pieno regime, già fissata nel gennaio del 1943 per il successivo mese di luglio, del traffico con l'Oceano Indiano. In cambio i britannici acconsentirono a dar corso, per il successivo mese di settembre, a quello sbarco inglese nelle Isole Adamane cui Washington, preoccupatissima per la riapertura della *Strada della Birmania* a beneficio della sempre più barcollante Cina, aveva attribuito la dignità di principale operazione alleata contro il Giappone nel corso del 1943.

In realtà, lo sbarco in Sicilia non era altro, per gli inglesi, che l'ennesima e, presumibilmente, ultima manifestazione di forza (sul genere di Punta Stilo e del bombardamento navale su Genova)

destinata a provocare la tanto sospirata crisi del potere politico e personale di Mussolini e la susseguente caduta verticale dell'Italia sotto il peso del suo contradditorio rapporto con la Germania favorendo, magari, per soprammercato, in un crescendo del solito *whisful thinking* britannico, la correlata caduta di Hitler, vittima designata, a sua volta, delle note congiure di alcuni suoi generali, note a Londra sin dalla primavera del 1938 e dell'anarchia politica e amministrativa del Terzo Reich.

Fuori i secondi!

Puntuale come un orologio, l'invasione della Sicilia ebbe inizio, infine, la notte sul 10 luglio 1943.

Con altrettanta, cronometrica regolarità, l'*Alabama* e, pochi giorni dopo, la *South Dakota* lasciarono, a loro volta, Scapa Flow, subito dopo la metà di quello stesso mese per tornare in patria, prima tappa di un lungo viaggio di trasferimento che le avrebbe portate, infine, a Pearl Harbour.

A questo punto, secondo quanto concordato in precedenza, il *King George V* e l'*Howe* avrebbero dovuto abbandonare, sollecitamente, il Mediterraneo lasciando laggiù le sole quattro, vecchie navi di linea *Nelson*, *Rodney*, *Valiant* e *Warspite*, oltre alle due portaerei. Il sempre più precario stato dell'apparato motore del *Rodney*, ormai definitivamente *worn out* (logorato) aveva però spinto l'Ammiragliato a disporre, ai primi di luglio, il rimpiazzo di questa nave col non gran che più efficiente *Malaya*, fissando il relativo movimento per la terza decade di quello stesso mese.

Quest'iniziativa sottintendeva, a sua volta, la necessità – già evidente sin dalla primavera del 1943 – di non far correre rischi di sorta alla composita, residua lenta squadra da battaglia inglese, ritenuta manifestamente incapace di affrontare i tre *Littorio* salvo essere giudicata suscettibile, come si vedrà meglio in seguito, anche a qualche preoccupante rischio persino nei confronti delle corazzate minori italiane.

Secondo la minuziosa pianificazione anglosassone, peraltro, non si sarebbe dovuto proprio parlare di rischi connessi a grandi battaglie navali dopo la conquista della Sicilia e della sponda calabra dello stretto di Messina, come dimostra, tra l'altro, la contemporanea decisione di inviare, per il settembre del 1943, a

guardia del Mediterraneo occidentale, l'appena riarmato *Richelieu* francese.

Questa pur potente e moderna unità transalpina era infatti allestita solo parzialmente e, soprattutto, non era ancora adeguatamente addestrata (circostanza, questa, confermata nel dicembre del 1943 in occasione di un suo eventuale impiego, subito scartato, contro lo *Scharnhorst*, dopo l'arrivo a Scapa Flow della corazzata francese, libera ormai da oneri mediterranei) a causa, in primo luogo, di una faida scoppiata a bordo, mentre la nave era a New York, tra i marinai rimasti fedeli al Maresciallo Pétain e quelli passati, viceversa, a de Gaulle. Il ricorso, da parte degli agenti reclutatori degollisti, alla disinvolta distribuzione di non poche bustarelle (*to bribe*) aveva provocato la diserzione di 68 tra ufficiali, sottufficiali e marinai provenienti, per la maggior parte, dalla *gun crew* della prima torre prodiera di grosso calibro (de Gaulle, nelle sue memorie, parlerà però di ben 300 marinai provenienti dal solo *Richelieu*) passati, con feudale arbitrio, sotto la diversa bandiera delle Forces Navales Françaises Libres. La potente corazzata francese non era giudicata di conseguenza in grado di impegnare per l'autunno del 1943 una nave da battaglia avversaria, per tacere di ben tre analoghe 35.000.

Il complesso meccanismo dei movimenti navali pianificati durante e dopo la campagna di Sicilia era però già andato in pezzi pochi giorni dopo quello sbarco a causa di una serie di avvenimenti imprevisti legati, a loro volta, alla natura intima e sempre imprevedibile della guerra.

---

(1) L'unica contromossa nota studiata dall'Asse nei confronti di questa concentrazione di forze alleata è rintracciabile nel progetto italo-tedesco, redatto nel marzo del 1943, destinato a permettere a una squadriglia di dodici grossi, silenziosi alianti idro tedeschi del tipo "Go 242 C-1" (di costruzione lignea e difficilmente individuabili al radar) di ammarare, alle primissime luci dell'alba, all'interno dello specchio d'acqua di Scapa Flow varando subito dopo, nel giro di pochi secondi, dal loro capace ventre altrettanti "barchini" italiani del tipo MTM. Se anche uno solo dei mezzi d'assalto della X Flottiglia

MAS fosse arrivato, in quelle condizioni di sorpresa, a segno scoppiando sotto la carena di una delle navi di linea inglesi presenti nella rada, l'intero, complesso e delicato meccanismo degli equilibri navali che era alla base dell'invasione della Sicilia e della continuazione stessa della guerra sarebbe saltato. Sfortunatamente, dopo una partenza lampo che aveva permesso alla Luftwaffe di realizzare e collaudare, con successo, in poco più di un mese, la speciale versione del velivolo in questione, la marina tedesca aveva preteso di assumersi l'onere (e l'onore) dell'impresa puntando sui propri nuovissimi e macchinosi barchini radiocomandati "Linse", anziché sui collaudati mezzi dell'alleato. Il risultato fu che l'intero progetto naufragò per l'estate del 1943 venendo sostituito da un ulteriore piano destinato, questa volta, a portare l'offesa della Luftwaffe contro le navi da battaglia e le portaerei di Scapa Flow mediante i velivoli bomba radiocomandati del nuovo progetto "Mistel", approntati a loro volta, troppo tardi, solo per l'estate del 1944 e malamente sprecati, subito dopo, in Normandia contro la vecchia corazzata francese *Courbet*, camuffata da unità della classe "KGV". Maurizio Setti, "Gli alianti anfibi", STORIA Militare, agosto 2001.

(2) Operazioni che Hitler aveva, viceversa, scartato definitivamente per l'inizio del 1942, nonostante il parere contrario del Grande Ammiraglio Erich Raeder, il comandante in capo della Kriegsmarine che aveva fatto sin dal 1928, di questa forma di guerra il coerente perno della propria strategia.

CAPITOLO SESTO

Il trionfo della Fleet in being

"Per salvare il prestigio britannico il 30° Corpo d'armata inglese avrebbe dovuto realizzare l'accerchiamento ma penso che ormai siano bloccati. Hanno attaccato Catania ieri con una divisione al completo e non sono avanzati che di 400 metri...".

(Dal diario del generale statunitense GEORGE PATTON, 19 luglio 1943)

L'Armata estenuata

Nel corso dei primissimi giorni dell'invasione della Sicilia, lo sbarco inglese, prima ancora di quello americano, era progredito regolarmente favorito dall'inevitabile dispersione e (spesso, demoralizzazione) dei piccoli nuclei statici costieri italiani sparsi lungo la sterminata linea delle spiagge dell'isola, nei confronti delle assai più numerose, meglio armate e, soprattutto, concentrate e mobili colonne britanniche.

La secca battuta d'arresto imposta, tuttavia, dai tedeschi (affiancati da qualche residuo reparto italiano, a livello di singolo battaglione o di gruppo d'artiglieria) alle divisioni britanniche davanti alle porte di Catania a partire dal 13 di luglio aveva però preoccupato grandemente i ministri inglesi.

Costoro, infatti, si erano resi conto ben presto una volta di più dopo cinque giorni di inutili e rinnovati attacchi a testa bassa, che l'Ottava Armata non era più psicologicamente capace, nonostante il cosciente sacrificio degli ufficiali (caduti, nel corso della campagna siciliana, in una proporzione mai più raggiunta, né prima né dopo, dagli inglesi su tutti i fronti della Seconda guerra mondiale)

di rinnovare l'eccezionale impresa che aveva reso possibile – sia pure al prezzo di letterali fiumi di sangue – mediante l'improvvisata e disperata operazione Supercharge del 4 novembre 1942, di sfondare, alla fine, le linee tedesche e italiane a El Alamein.

La dolorosa constatazione di essere caduti, ancora una volta, in panne, spinse a questo punto il Comando britannico a delegare, sia pure a un prezzo politico rovinoso, agli americani (fino a quel momento confinati in un ruolo meramente secondario in terra di Trinacria) la responsabilità maggiore della campagna autorizzandoli, il 17 di luglio, a puntare su Messina passando per Palermo, mentre l'esercito inglese continuava a segnare il passo.

La delusione peggiore relativamente all'andamento delle operazioni siciliane (destinate, secondo i piani originari, a incontrare ben poca resistenza e ad arrivare a Messina, meta ultima dell'intera operazione, nel giro, al massimo – concordato con gli americani – di quindici giorni) era però rappresentata dalla mancata, attesa evoluzione politica della situazione.

Bassa macelleria

Persino il calcolato shock della notizia dell'invasione non era bastato, infatti, a travolgere Mussolini. L'esito insoddisfacente di quell'estrema ondata angloamericana abbattutasi sulle spiagge sicule era stato anzi tale da spingere il responsabile del Bomber Command britannico, Maresciallo Sir Arthur Harris (confidenzialmente noto come il macellaio (*Butcher*)) a proporre, cosa insolita per lui, una missione specifica da affidare allo sceltissimo 617° Squadron (già distintosi, qualche mese prima, in occasione del celebre, rischiosissimo attacco aereo notturno condotto, a bassa quota, contro alcune dighe tedesche mediante le rivoluzionarie *bombe rotanti*) allo scopo di assassinare Mussolini risolvendo così, finalmente, la questione.

Il piano, avanzato il 13 luglio del 1943 e prontamente approvato dai Capi di Stato Maggiore britannici (sempre protesi come erano a cercare una soluzione che non fosse una battaglia frontale per risolvere i propri problemi) dava per scontato che la morte o il grave invalidamento dell'odiato Capo del governo avversario: "might greatly increase the chance of our knocking Italy out at an early date".

L'attacco, denominato Audax, doveva essere condotto contemporaneamente, alle prime luci del giorno e a bassa quota, contro Palazzo Venezia e Villa Torlonia, utilizzando una quindicina di quadrimotri *Avro Lancaster* carichi soltanto di migliaia e migliaia di spezzoni anti uomo temporizzati a tre secondi.

Il piano fu vivacemente dibattuto dal gabinetto britannico tra il 13 e la mattina del 16 luglio venendo, alla fine, posposto, in quanto le notizie, prontamente ricevute da Roma, di una prossima riunione informale indetta dagli scossi, maggiori gerarchi fascisti (effettivamente verificatasi, al cospetto di Mussolini, il pomeriggio del 16 luglio) convinsero i presenti a non dar corso a un atto che, dopo tutto, poteva, in caso di fallimento, "raise his stock of waning popularity".

Il mancato esito dell'inconcludente riunione romana del 16, superata senza difficoltà da un Mussolini che riuscì a smontare polemicamente, uno dopo l'altro, i suoi interlocutori, e la triste constatazione, scambiata tra Churchill e Roosevelt a mezzo telegrammi il successivo giorno 18, in base alla quale non era il caso di parlare di un'imminente crisi politica italiana, spinsero a questo punto il governo inglese, ormai in preda alla disperazione, a valutare un'ulteriore, sempre più arrischiata impresa nel tentativo di provocare, finalmente, l'ormai improcrastinabile e assolutamente indispensabile crisi di panico collettivo tra gli italiani, ritenuta necessaria per non perdere la guerra.

Procedendo a tentoni

In quest'ottica il primo riflesso condizionato inglese fu quello di ricorrere, una volta di più, al metodo, brevettato, di un ennesimo sbarco. Questo tipo di operazione era infatti tradizionalmente giudicato sicuro dal punto di vista militare, data l'inevitabilmente scarsa consistenza delle forze di vigilanza italiane disseminate lungo oltre 8.000 Km di coste.

L'idea (nata subito dopo la prima battuta d'arresto davanti a Catania) era quella di una grossa incursione in profondità da condurre a livello divisionale e destinata a troncare l'afflusso dei rifornimenti dal continente alla Sicilia determinando, così, la caduta dell'isola.

L'obiettivo: le spiaggie calabre del golfo di Gioia, sul Tirreno. Il

19 di luglio, tuttavia, il gabinetto di guerra londinese preferì puntare, bisognoso come era di altisonanti titoli di giornale, su Napoli, città giudicata assai più pagante della politicamente irrilevante Gioia.

La nuova, audace operazione, denominata Top Hat, richiedeva, però, data la perdurante minaccia delle 35.000 italiane, la presenza del *King George V* e dell'*Howe* in aggiunta alle quattro vecchie navi di linea previste, destinate, a loro volta, a restare, tutte e quattro, nel Mediterraneo fino, al massimo, al settembre del 1943 salvo passare, in maggioranza nello scacchiere dell'Oceano Indiano, in compagnia della *Queen Elizabeth*, per quell'epoca, finalmente rientrata in servizio.

Questo trasferimento, più volte sollecitato dagli americani, doveva consentire alla raminga Eastern Fleet di lasciare finalmente la rada di Kilidini, nel Kenya, per l'originaria base di Colombo, nell'isola di Ceylon, percorrendo così a ritroso, grazie all'arrivo delle appena menzionate navi di linea ammodernate e di un paio di moderne portaerei inglesi, l'umiliante strada della ritirata intrapresa nell'aprile del 1942 in seguito alla fugace apparizione, a ovest di Singapore, della squadra da battaglia giapponese[1].

Secondo l'ammiragliato, accanto alle complessivamente sempre sei corazzate inglesi da concentrate nel Tirreno per l'incursione su Napoli sarebbe stato inoltre necessario schierare, in aggiunta alle consuete due portaerei di squadra impiegate per la difesa di punto delle corazzate, un nucleo di portaerei di scorta destinate ad assicurare, nel corso dei tre giorni di quello spettacolare raid, la protezione degli indispensabili aerei da caccia ai trasporti.

Dati i compiti di insostituibile nave scuola piloti svolti, in quel periodo, dalla portaerei di scorta di costruzione inglese *Pretoria Castle* (in compagnia delle vecchia *Argus*, madre di tutte le portaerei e avviata, alla fine, in disarmo nel corso dell'autunno) e gli impegni prettamente di protezione del traffico portati avanti, nell'ambito dei rinnovati Support Groups atlantici da poco istituiti, dalle unità similari *Activity*, *Biter* e *Archer*, gli inglesi pensarono subito di riunire, con grande prontezza operativa, sotto il nuovo comando dell'ammiraglio Vian, in vista del raid partenopeo, le recentissime portaerei di costruzione statunitense *Attacker*, *Battler*, *Hunter* e *Stalker*, da poco entrate in servizio sotto i colori della Royal Navy dopo una prima, lunga serie di modifiche, resesi necessarie in seguito all'improvvisa esplosione dei depositi di

benzina che aveva distrutto, il 27 marzo 1943, la gemella *Dasher*. A questo scopo le quattro piccole portaerei di scorta avrebbero dovuto imbarcare, in vista di quell'abboracciato sbarco nell'Italia meridionale, le primissime serie dei nuovi caccia *Supermarine Seafire MK III* ad ali ripiegabili salvo adattarsi, alla fine, per motivi di premura, a ricorrere, per completare i cinque Squadron mobilitati per l'occasione, anche alle precedenti versioni navalizzate ad ala fissa di quello stesso velivolo.

L'improvvisata divisione, in compagnia della recente, piccola e lenta portaerei officina britannica *Unicorn* (destinata, originariamente, a compiti di appoggio e ausiliari a beneficio delle consorelle di squadra destinate all'Oceano Indiano) non poteva però essere utilizzata senza il consenso degli statunitensi. Secondo i termini della legge affitti e prestiti, infatti, gli americani erano i proprietari di quelle navi e, come era prevedibile, si opposero subito, il 20 di luglio, non appena informati, ai disegni britannici. La U.S. Navy pretese, viceversa, con una certa vivacità, di destinare, come pattuito, le navi portaerei di scorta in questione alla prevista difesa dei convogli atlantici fino ad arrivare, nel pieno della polemica, protrattasi fino all'inizio di agosto, a sospendere (senza più riprendere in seguito) il già previsto trasferimento agli inglesi di altre due similari unità della classe *Bogue* e quello delle successive portaerei di scorta della nuova classe *Casablanca*.

L'atteggiamento statunitense era, di per sè, perfettamente coerente con il secco no espresso in precedenza nei confronti del pur connazionale generale Patton, già giornalisticamente popolarissimo, che aveva chiesto a sua volta, in sede di preparazione del piano finale di sbarco in Sicilia, almeno uno dei complessivamente tre Carrier Vessel Escort (alias portaerei di scorta) statunitensi (sigla che significava, secondo i marinai imbarcati a bordo di quelle cosiddette *jeep carriers*: *Combustible*, *Vulnerable* ed *Expendable*) in quel momento in servizio nella flotta atlantica della U.S. Navy, per proteggere la futura testa di ponte di Gela. Gli ammiragli USA avevano infatti opposto a questa domanda la necessità, prioritaria, di assicurare, innanzitutto, la protezione del vitale traffico oceanico.

Quello stesso 20 luglio 1943, inoltre, gli americani si opposero fermamente anche alla richiesta, avanzata contemporaneamente dagli inglesi, di richiamare dal Pacifico la portaerei *Victorious*. Quest'ultima domanda era stata dettata dalla necessità di mante-

nere, in vista dell'imprevisto prolungamento delle operazioni mediterranee determinato dalla resistenza tedesca e italiana in Sicilia, un totale, minimo e indispensabile, di due portaerei veloci disposte a protezione delle navi di linea.

Lo sfortunato siluramento, verificatosi la notte del 16 luglio 1943, a opera di un velivolo italiano, della portaerei *Indomitable* (gravemente danneggiata tanto da minacciare, all'inizio, di capovolgersi) aveva infatti compromesso l'*ombrello* della squadra britannica.

Poiché però la classe *Illustrious* (l'unica, nell'ambito della Royal Navy, a disporre della velocità e della protezione necessarie per operare in prossimità del raggio dei bombardieri avversari) era formata, in quel momento, in tutto e per tutto, da sole quattro navi, una delle quali doveva restare, comunque, a Scapa Flow in compagnia delle navi di linea della Home Fleet in caso di un'improvvisa apparizione, in Atlantico, delle grandi navi da battaglia tedesche, il ricorso della Royal Navy a quell'unico pegno della volontà inglese di riscossa contro i giapponesi diventava, di per sé, inevitabile, sia pure a costo di compromettere l'unico *atout* politico rimasto in mano al governo britannico in quel delicato frangente.

Naturalmente, data la distanza globale dei vari teatri d'operazione, gli inglesi avevano chiesto ai cugini d'oltre Atlantico di inviare, nel frattempo, il solito *Ranger* dalla costa americana orientale a Scapa Flow permettendo così all'*Illustrious*, in quel momento di stanza in Gran Bretagna, di salpare per il Mediterraneo in attesa del lento ritorno in patria del *Victorious*.

Gli statunitensi, tuttavia, per quanto, dopo l'arrivo a Pearl Harbour, per la metà di luglio, delle nuove portaerei di squadra *Essex* e *Yorktown* e della portaerei leggera *Indipendence* (antesignane della successiva, grande armada nuova di trinca di *flat tops made in USA*) avessero cominciato a considerare apertamente il *Victorious* alla stregua di un ospite non più gradito, bocciarono, non di meno, quello stesso 20 luglio, sempre a stretto giro di telegrammi, anche questa richiesta, ben decisi come erano a non essere coinvolti nella discussa e assai sospetta strategia mediterranea avanzata dal governo di Londra.

I successivi, accorati e sempre identici appelli presentati quotidianamente dall'Ammiragliato inglese di lì alla fine del mese, presso gli americani non ottennero esiti migliori al pari, naturalmente, delle sterili minacce che l'ormai impotente governo di Sua Maestà cercò di mettere a segno ordinando, per esempio, all'ammiraglio Cunningham, di prospettare dal suo comando di Algeri ai *dannati colonali*, uno *stop* d'autorità inglese ai già previsti movimenti navali statunitensi volti a trasferire nel Pacifico, nell'Oceano Indiano e in Inghilterra i mezzi da sbarco, i trasporti, gli incrociatori e i cacciatorpediniere americani reduci dallo sbarco in Sicilia; disposizione questa che il saggio e realistico navarca britannico si guardò bene dal formulare nei confronti degli strapotenti alleati anglosassoni.

Neppure una rinnovata, draconiana intimazione in questo senso emanata dal gabinetto il 23 di luglio sortì un esito migliore visto che gli statunitensi continuarono, imperterriti, a trasferire le proprie navi secondo i piani concordati in precedenza.

Neppure la caduta di Mussolini contribuì a sbloccare la situazione. Quest'evento, anzi, secondo quanto riferito dal generale Francis de Guingand, aristocratico capo di Stato Maggiore di Montgomery, "provocò una certa irritazione" presso il comando del XV Gruppo d'armate del generale Alexander.

Quest'*elemento perturbatore* rimetteva, infatti, in pista l'avventurosa strategia (e le correlate speranze elettorali postbelliche) della componente curchilliana e laburista del governo inglese compromettendo, così, la possibilità di arrivare, dopo la sconfitta militare (da tutti auspicata) dell'Italia, a una pace generale di compromesso giudicata inevitabile nell'ipotesi, stimata tutt'altro che improbabile in quelle settimane, di un armistizio tra Mosca e Berlino.

Il 26 di luglio, poi, le cose cominciarono ad assumere un andamento addirittura grottesco in quanto Washington, stanca come era delle diuturne invocazioni britanniche e preoccupata per la sicurezza del Nord Atlantico (potenzialmente compromessa dal ritardato rientro alla base, pari ormai a un'intera settimana, del *King George V* e dell'*Howe*) comunicò di essere favorevole a una limitata operazione di sbarco in prossimità di Napoli, ma soltanto nel caso gli italiani si fossero arresi prima della messa a terra delle truppe rimuovendo, in tal modo, qualsiasi pericolo nei confronti di quella che sarebbe diventata, così, non tanto un'operazione anfibia di sbarco, quanto il semplice trasferimento della commissione di armistizio e dei corpi di truppe d'occupazione destinati ad assumere il controllo di alcuni punti sensibili dell'ex avversario, a

garanzia del rispetto delle condizioni legate alla sospensione delle ostilità e dell'instaurazione, in un'Italia neutralizzata nella sua interezza, di un regime rispettato da tutti i belligeranti e non diverso da quello di cui avevano goduto i francesi tra il 1940 e il 1942.

In quella stessa occasione, per di più, il generale Arnold, Capo di Stato Maggiore dell'U.S. Air Force dal settembre del 1938, affermò, ufficialmente, di non avere alcun interesse, contrariamente alle attese dei britannici, ad assicurarsi l'uso degli aeroporti italiani per poter bombardare anche dal sud la Germania, in quanto l'ostacolo naturale rappresentato dalle Alpi era tale da compromettere, comunque, una pagante e soddisfacente operatività dei suoi quadrimotori lungo le difficili rotte d'attacco meridionali.

La notizia, confermata infine il 27 luglio del 1943, della caduta di Mussolini non spostò di un millimetro la posizione statunitense.

La porta di servizio

Soltanto il 2 agosto 1943 gli statunitensi diedero, infine, il loro indispensabile assenso al ritiro del *Victorious* dal Pacifico, al trasferimento a Scapa Flow del *Ranger* e all'impiego, nel Mediterraneo, delle portaerei di scorta (armate dalla Royal Navy, ma pur sempre di proprietà del contribuente americano) *Attacker*, *Battler*, *Hunter* e *Stalker* in vista di un'unica (e ultima) iniziativa anfibia da mettere in atto, al più tardi, entro la prima metà di settembre – operazioni in Sicilia permettendo – avente, però, come obiettivo non più Napoli, ma la città di Crotone, affacciata sull'assai meglio controllabile bacino del Mar Jonio, ormai precluso alla squadra di Spezia.

A furia di essere respinti, con perdite, al punto di partenza, i britannici si erano invero decisi, alla fine, ad aggirare l'ostacolo prospettando ai cugini yankee un nuovo piano, detto Operazione Buttress, destinato, questa volta, soltanto a facilitare, dopo lo sbarco a Reggio Calabria (Operazione Baytown, da effettuare partendo dalla Sicilia) preventivato sin dal maggio '43 e destinato a sigillare lo stretto di Messina mediante la messa a terra di un corpo d'armata britannico su due divisioni, il forzamento del micidiale vitino di vespa rappresentato dalla strozzatura naturale di Serra Alta

(antemurale naturale, a sua volta, della *bretella* fortificata di Castrovillari). L'idea era quella di sbarcare alle spalle del nemico altre due divisioni inglesi con l'ordine, già definito nel gennaio del 1943 e ribadito nel successivo mese di maggio, di non superare, comunque, la Sila per tutto il resto dell'anno, dato il previsto, lento afflusso in zona, a partire dal 1944, degli attesi rinforzi neozelandesi, sudafricani e polacchi[2] destinati a portare, in tutto, le forze presenti in Calabria nel '43-'44 a un complesso, totale, di otto divisioni.

Il limite invalicabile della metà di settembre per queste due ultime operazioni anfibie era dettato a sua volta oltre che dalla complessa logistica dei movimenti navali, già avviati, legati ai previsti sbarchi nelle isole Adamane e in Normandia, alla necessità di riportare, comunque, le due *KGV* a Scapa Flow entro la seconda settimana di settembre.

Tempo scaduto

La ratio del piano inglese era, formalmente, quella, puramente navale, di sfruttare al meglio le condizioni marinaresche del momento. In realtà nell'ottica dell'empirica strategia britannica, il risultato immediato cercato da Londra mediante queste due ulteriori operazioni anfibie era semplicemente quello di ritardare il più possibile il passaggio, sotto gli occhi degli osservatori italiani e tedeschi appostati lungo i lati dello Stretto di Gibilterra, delle due *King George V*.

Quest'evento, infatti, era destinato, inevitabilmente, a suonare come una tacita ammissione d'impotenza, al di là di ogni ragionevole dubbio degli inglesi di per sè fatale per le residue speranze britanniche tese ad arrivare, alla fine, a un rivolgimento in senso armistiziale del governo di Roma.

Speculando sui margini di rischio calcolato concessi dalle brevi notti estive e dalla buona visibilità riscontrabile statisticamente in agosto in Atlantico, i vertici navali inglesi avevano dichiarato, alla fine di una lunga, ennesima vertenza con i sempre più perplessi americani, che la possibilità, continuamente presente e temuta, di una puntata oceanica della *Tirpitz* e dello *Scharnhorst* in quel periodo era, tutto sommato, improbabile.

In queste circostanze particolari, sostenevano i britannici, per-

sino il *Malaya*, fino ad allora sottovalutato, poteva tornare utile[3], sia pure affiancandolo, per un mese al massimo, data la perdurante validità degli impegni assunti da Londra nell'Oceano Indiano, col *Queen Elizabeth, temporaly attached*, il 25 luglio 1943, alla squadra di Scapa Flow.

Quest'ottimistica valutazione era peraltro condizionata a una clausola espressa (sottolineata vigorosamente dagli statunitensi, preoccupatissimi per la sicurezza dei previsti trasporti di truppe yankee destinate alla futura armata d'invasione) in base alla quale la Royal Navy, non appena le condizioni meteo avessero accennato a cambiare e la nebbia fosse tornata a coprire le distese del nord Atlantico, avrebbe disposto immediatamente e senza ulteriori ritardi il ripristino dell'intero dispositivo originario di navi di linea poste a guardia dei passaggi a est e a ovest dell'Islanda con l'aggiunta, ritenuta altrettanto indispensabile, di una scarna, ancorché preziosa, riserva centrale di navi da battaglia garantita, dapprima, in mancanza di meglio, dal *Renown* e, in seguito, dal pur non ancora operativo *Richelieu* di prossima base a Gibilterra.

L'ipotetica futura campagna in Calabria e nell'Italia Meridionale concepita dagli Stati Maggiori anglosassoni nell'estate '43 era condizionata, a sua volta, dalla reale prosecuzione della guerra contro l'Italia, ma non era, di per se stessa, scontata.

Le non numerosissime forze franco – americane disponibili nel Medio Oriente (pari, complessivamente, ad appena sette divisioni dopo il previsto trasferimento in Inghilterra, fissato già per l'agosto del 1943, della maggioranza delle nove divisioni USA presenti nel Mediterraneo) avrebbero dovuto infatti dar corso, nella primavera del 1944, sia alla prevista invasione della Sardegna, sia alla contemporanea liberazione della Corsica. La prima isola era difesa, notoriamente, oltre che dagli italiani, da almeno una divisione tedesca, mentre la seconda era presidiata da due divisioni italiane e da una germanica.

Queste operazioni erano giudicate entrambe propedeutiche un successivo sbarco, tra aprile e maggio, da effettuare in Provenza che avrebbe dovuto distrarre, a sua volta, le riserve tedesche dislocate in terra di Francia allontanandole, così, dalle spiagge dell'autentica, decisiva invasione dalla Normandia fissata improrogabilmente, durante l'ultimo vertice anglo americano di Washington del maggio '43, per il 1 maggio 1944[4].

Questa complessa serie di operazioni anfibie (integrate da uno

sbarco a Rodi, atteso per l'inizio di settembre del 1943 da parte della spendibile IV Divisione indiana secondo le linee di un'azzardata operazione cui gli inglesi tenevano moltissimo sulla base del presupposto di una precisa volontà defezionista di quel governatorato italiano abilmente alimentata, in realtà, dal marzo all'agosto 1943, dal SIM (Servizio Informazioni Militari) dello Stato Maggiore dell'esercito italiano, a titolo di una vera e propria trappola) presupponeva, ovviamente, al di là di eventi imponderabili, una rinnovata concentrazione di navi di linea e portaerei alleate nel Mediterrneo Occidentale per la primavera del 1944.

Al di là dei contingenti, grossi problemi causati dalla cronica deficienza di navi e mezzi da sbarco anglosassoni, quest'ennesima armata, destinata alla scorta strategica dei vulnerabili convogli d'invasione, avrebbe potuto essere costituita soltanto ricorrendo, come già nel giugno-luglio 1943, all'indispensabile aiuto statunitense, data la necessità, imposta dalle tre 35.000 italiane, di schierare nuovamente nelle acque del Mediterrano occidentale un adeguato numero di corazzate moderne.

La rinnovata sottrazione di almeno un paio di veloci navi di linea statunitensi avrebbe a sua volta comportato, tra andata e ritorno, se tutto andava bene, un'ennesima paralisi, valutabile a pocomeno di un anno, di quelle operazioni anfibie nel Pacifico centrale che pure Roosevelt aveva già autorizzato nell'estate del 1943 in seguito alle pressanti richieste della propria marina.

Dato il conseguente e perdurante rapporto stimato, per l'epoca, in materia di navi da battaglia veloci di sole sei moderne unità americane nei confronti di nove o dieci analoghe corazzate nipponiche (per tacere, ovviamente, dell'immediato decadimento dell'effetto ventosa che la Eastern Fleet britannica, nuovamente privata dell'apporto di una o, magari, di tutte e due le proprie previste portaerei di squadra, non avrebbe più potuto esercitare nell'Oceano Indiano, quantomeno fino all'autunno del 1944), la guerra contro il Giappone avrebbe subito automaticamente un ulteriore, grave ritardo.

In queste condizioni, quindi, come avrebbe notato in seguito lo stesso storico ufficiale della marina statunitense, Samuel Eliot Morison, il nucleo da battaglia rappresentato dalle tre maggiori navi di linea della Regia Marina era in grado di ritardare di un anno almeno (calcolando, cioè, anche la stagione autunnale dei tifoni) le operazioni dell U.S. Navy nel Pacifico centrale limitandole, in pra-

tica, fino al 1945, alla sola presa di Tarawa, con tutte le conseguenze politiche e militari del caso.

Questa situazione di sostanziale paralisi, per difetto di forze, degli equilibri navali mondiali mentre era sempre in corso, lungo una più corta e difendibile linea arretrata, arroccata su Catania e Messina, la campagna di Sicilia grazie, in primo luogo, al traffico di rifornimenti assicurato dalle marine tedesca e italiana attraverso lo stretto, rappresentò, in buona sostanza, il trionfo della strategia della fleet in being forzatamante adottata, in quel frangente, dallo Stato Maggiore della Regia Marina al momento dell'invasione della Sicilia lasciando, freddamente, al sacrificio dei soli sommergibili e delle motosiluranti italiane e tedesche, in compagnia dei mezzi d'assalto della Decima Flottiglia MAS, l'onere di assolvere il contrasto navale nelle acque dell'isola[5].

Queste considerazioni sulla dimostrata, grande efficacia della strategia della *fleet in being* sono redatte, naturalmente, sulla comoda base del senno di poi e non tengono conto dello sprito che animava, viceversa, senza tanti sottili distinguo, la gente nel corso di quella tragica estate.

L'ultima cartuccia

Proprio in vista del nuovo obiettivo di Crotone la Royal Navy ritenne opportuno, data la persistente minaccia posta delle due *Duilio* di base a Taranto sommata a quella, controversa e potenziale, delle due *Cavour* distaccate in Adriatico, di dar corso a un'operazione di mezzi d'assalto diretta contro la grande base pugliese allo scopo di alleggerire, per quanto possibile, l'onere destinato a ricadere sulle quattro, lente navi di linea inglesi visto che per l'epoca della nuova operazione anfibia, fissata per la seconda settimana di settembre al massimo, le due *KGV* dovevano – comunque – aver già intrapreso il viaggio di ritorno in patria.

L'azione avrebbe dovuto essere eseguita da un singolo *chariot* armato dai migliori operatori disponibili e avvicinato all'obiettivo dal piccolo sommergibile britannico *Unrivalled*. Il battello era dotato di un solo cilindro collocato in coperta ed era l'unico che avesse dato buona prova in occasione delle ricognizioni preventive delle spiagge effettuate, sempre mediante i chariot, al momento dell'invasione della Sicilia. Il sommergibile e gli operatori, dopo lo

sbarco, erano già in corso di addestramento, a Malta, in vista di un audace attacco da spingere sin dentro il canale di Corinto. Il nuovo e ancor più ambizioso obiettivo assegnato all'inizio di agosto spinse tutti, se possibile, ad aumentare ulteriormente gli sforzi. Il battello salpò, infine, il 24 di agosto, dalla Valletta dirigendo verso il Golfo di Taranto. Il 28, tuttavia, mentre era ormai giunto in vista dell'obiettivo, l'*Unrivalled* ricevette improvvisamente l'ordine di rientrare alla base[6].

La sera del giorno precedente il comando superiore angloamericano di Algeri aveva finalmente ricevuto, dopo un'angosciosa attesa, il segnale di felice ritorno nella capitale italiana concordato a Lisbona il precedente giorno 20 col generale Giuseppe Castellano, inviato informale del Comando Supremo italiano.

Quest'insperato colpo di fortuna fece passare invero immediatamente in secondo piano la limitata operazione di Crotone[7] riportando, per contro, agli onori della cronaca la mai abbandonata speranza britannica di arrivare, alla fine, nonostante tutto, alla resa dell'Italia e alla messa a terra in prossimità di Napoli – in condizioni di sicurezza accettabili anche dagli americani – di un corpo d'occupazione destinato, subito dopo, a spingersi, senza colpo ferire, fino a Roma.

L'attacco contro la squadra di Taranto, destinata ormai a essere – auspicabilmente – tagliata fuori dal flusso principale degli avvenimenti diventava, pertanto, inutile rispetto all'opportunità di spendere, casomai, quell'unica, preziosa cartuccia nelle acque di Spezia.

---

(1) Più precisamente la flotta nell'Oceano Indiano dell'ammiraglio Somerville avrebbe dovuto ricevere il *Warspite*, il *Valiant*, la *Queen Elizabeth* e il *Renown*, rimandando in Inghilterra le ormai logore e superatissime quattro vecchie e lente "R" (*Royal Sovereign*, *Ramillies*, *Resolution* e *Revenge*), destinate tutte a essere disarmate mentre il *Nelson* e il *Malaya* (o, magari, ancora il *Rodney*, a seconda delle condizioni finali di queste ultime due, usurate navi) avrebbero dovuto svolgere, da Malta, compiti di protezione, a distanza, del traffico nel Mediterraneo Centrale facendo da contraltare alle navi di linea italiane di base a Taranto.

(2) Questi ultimi, forti di due divisioni di fanteria, la 3ª e 5ª, di base in Palestina vennero assicurati dal governo in esilio polacco al gabinetto britannico soltanto il 21 di luglio del 1943 dopo la controversa scomparsa del generale Sikorsky, precedente Premier di quel paese e convinto sostenitore, per il bene della Polonia postbellica, dell'opportunità di mantenere buoni rapporti col governo di Roma.

(3) In realtà il *Malaya*, giudicato in condizioni peggiori di quelle, già precarie, del *Rodney*, venne adibito, nel luglio del 1943, dopo essere stato circondato da più file di ostruzioni, a nave bersaglio per le sempre più realistiche esercitazioni dei battelli d'assalto della classe "X" restando praticamente inutilizzato, da allora in poi, come nave di linea.

(4) Le pie speranze statunitensi, vive ancora nell'agosto del 1943, di mettere piede in Sardegna, Corsica e Provenza prima dello sbarco in Normandia erano già state amaramente apprezzate, come tali, da Churchill sin dal 27 maggio 1943 quando il vecchio Premier aveva dichiarato ai suoi generali riuniti in Tunisia, che nulla sarebbe accaduto nel Mediterraneo tra l'agosto del 1943 e l'ancora fumosa invasione principale della Francia chiesta dagli americani per il 1944. A differenza degli statunintesi il Primo ministro britannico sapeva infatti benissimo che l'intera, non copiosa produzione di mezzi da sbarco inglesi degli anni 1940, 1941 e 1942 era andata praticamente tutta perduta nel Medio Oriente, a Dieppe e sulle spiagge del Nordafrica e che, pertanto, la pura e semplice deficienza di naviglio per le operazioni anfibie comprometteva, puramente e semplicemente, sin da allora, i rosei piani americani di sbarchi diversivi per il 1944. Washington apprese, infine, inaspettatamente e con grande irritazione, il vero stato delle cose soltanto nel dicembre 1943.

(5) Per la verità si pensò anche di inviare, il 10 luglio 1943, una residua squadriglia di logore, ancorché recenti torpediniere della classe "Spica" di base a Napoli per compiere, all'alba del giorno successivo, un attacco, praticamente suicida, contro le navi avversarie avvistate davanti ad Augusta. Le considerazioni d'ordine morale espresse, allora, dal responsabile del Dipartimento del Basso Tirreno, ammiraglio Vittorio Turr, da cui quelle unità dipendevano, sospesero, il pomeriggio di quello stesso giorno, l'iniziativa destinata, con ogni probabilità, a regalare all'avversario soltanto un facile successo ai danni di quelle piccole navi incapaci, tra l'altro, di superare i 28 - 29 nodi. Turr, che pure aveva fama di marinaio aggressivo, pagò comunque, pochi giorni dopo, la propria scelta venendo rimosso dal comando su iniziativa del nuovo, determinato capo di Stato Maggiore, l'ammiraglio Raffaele de Courten.

(6) L'*Unrivalled*, destinato effettivamente a fine agosto ad attaccare Spezia non potè, tuttavia, dar corso alla propria, prevista missione a causa di sopravvenute "questioni tecniche" manifestatesi ai primi di settembre cui si cercò di rimediare mediante l'afflusso, per via aerea, dalla Gran Bretagna di nuovi chariot, più efficienti di quelli costruiti nel 1942. Inviato il mese successivo contro quello stesso porto ligure, ormai in mano tedesca, fu avvistato il 12 ottobre dalla viglianza foranea germanica e gravemente danneggiato, tanto da

dover interrompere l'avvicinamento e rientrare fortunosamente alla base.

(7) Provocando, altresì, la cancellazione, lo stesso giorno, dello sbarco della IV Divisione Indiana a Rodi e l'invio urgente delle relative navi da sbarco nell'Oceano Indiano visto che gli americani, che pure stavano prendendo in considerazione, per la prima volta, in seguito agli ultimissimi sviluppi della situazione politica romana, l'idea di uno sbarco a Salerno (purchè preceduto, beninteso, dall'annuncio dell'armistizio italiano) avevano preteso, in cambio, l'immediato trasferimento di quelle lente navi ausiliarie in vista della mai abbandonata operazione birmana. Luciano Albertini Maltoni, "Rodi 1943", STORIA Militare, giugno 2002.

CAPITOLO SETTIMO

Il ritorno dei McGregor

"Gli feci un'offerta che non poté rifiutare"
(da "Il padrino" di MARIO PUZO)

Il 7 luglio del 1943 il progetto McGregor (che fino a quel momento aveva sonnecchiato senza registrare, in pratica, alcun progresso, al pari, d'altronde, degli altri canali diretti via via tentati da statunitensi e italiani[1]) tornò d'attualità, tanto da spingere i responsabili dell'OSS, con la benedizione del ministro Knox, dell'ammiraglio Edwards (capo di Stato Maggiore dell'ammiraglio King, comandante in capo della U.S. Navy) e, naturalmente, di *Wild* Bill Donovan, a far partire d'urgenza, alla volta di Algeri, per via aerea, i due teams preposti all'operazione.

Il comando era stato affidato al capitano di vascello Edward A. Hayes, USNR (United States Naval Reserve), con in sottordine il Capitano di corvetta John M Shaheen, anch'egli dell'USNR. Le due squadre erano formate, oltre che dai tenenti di vascello E. M Burke ed Henry Ringling North, dagli agenti Marcello Girosi, Joseph Savoldi, Carlos Conti e da Peter Tompkins, la futura *spia di Roma* distintasi nel 1944 nel corso di una celebre missione svolta nella capitale occupata.

L'improvvisa premura americana era a sua volta legata all'ennesima, secca sconfitta navale incassata, due notti prima, nelle acque del golfo di Kula. In quell'occasione, invero, una flottiglia di cacciatorpediniere giapponesi carichi di truppe era riuscita a sorprendere una divisione di incrociatori statunitensi affondando l'incrociatore *Helena*, salvo sbarcare, successivamente a destinazione i soldati imbarcati.

Quest'ennesima dimostrazione della superiorità nipponica nel combattimento notturno, nonostante le ricche dotazioni di radar presenti a bordo delle unità statunitensi e le cure che la U.S. Navy aveva dedicato da molti mesi (memore come era delle passate, brutte esperienze fatte intorno a Guadalcanal) a questo specifico tipo di azioni aveva rappresentato la classica, ultima goccia, tanto da spingere i vertici statunitensi a dare il via a quello che restava, dopo tutto, un progetto piuttosto azzardato.

Il piano

Arrivato ad Algeri (sede del comando in capo angloamericano del Mediterraneo) per il 9 di luglio il comandante Hayes, responsabile dell'operazione nei soli confronti del segretario Knox, provvide subito a stendere un'opportuna cortina fumogena a beneficio degli inglesi (*blanket approvals*), volta a tutelare, anche fisicamente, gli uomini dell'OSS visto che gli scopi veri della missione non dovevano essere rivelati né ai britannici né ai comandi statunitensi (Eisenowher incluso), con la sola eccezione dell'ammiraglio Henry Hewitt, comandante dell'Ottava flotta americana di stanza nel Mediterraneo.

Questa stessa circostanza bloccò, peraltro, sin dall'inizio, il primo degli schemi ideati per poter consegnare la lettera (approvata personalmente da Donovan) indirizzata dal fratello all'ammiraglio Massimo Girosi in quanto gli americani scoprirono subito che gli unici velivoli utilizzati in quello scacchiere dai servizi anglosassoni per effettuare lanci nei territori nemici e occupati appartenevano alla sola RAF inglese.

Si decise allora, data l'urgenza, di trasmettere un semplice riassunto cifrato della lettera in Svizzera contando di far passare la missiva in Italia grazie ai buoni uffici di un conduttore delle Ferrovie dello Stato italiane (già agganciato in precedenza dall'OSS) allo scopo di farla pervenire, infine, regolarmente affrancata, al capitano di corvetta di complemento Cesare Girosi, un terzo fratello dell'ammiraglio in servizio, in quel periodo, presso la sezione cinematografica del Ministero della Marina. Lo schema appena descritto venne puntualmente messo in atto nel corso dell'ultima settimana di luglio, subito prima della caduta del regime.

Il comandante Girosi (che i servizi americani contavano di poter nuovamente contattare, in un secondo tempo, ricorrendo al tramite, sicuro, di una terza persona (*cutout*), l'architetto Ilo Nunes, residente a Roma e legato lui pure al mondo cinematografico, comunicandogli le modalità di un successivo incontro personale nel caso gli italiani avessero accolto l'offerta di avviare un contatto) era, però, in quel momento, a Pola intento alle riprese di un documentario, presso le Scuole CREM.

Conseguentemente la lettera in questione prese a corrergli dietro per tutta l'Italia, risalendo da Roma in Istria salvo tornare indietro, attraverso le sconvolte linee ferroviarie di quell'estate, raggiungendo, infine, il destinatario appena il diciotto di agosto.

Il punto di equilibrio

A questo punto della narrazione è possibile definire il momento esatto in cui i complessi equilibri navali descritti fino ad ora fecero pendere, infine, la bilancia della storia dalla parte della conservazione del *Sistema Italia* risparmiando, in questo modo, al paese gli effetti, distruttivi per generazioni, di quella pace cartaginese britannica che i maggiorenti di Londra avevano invocato costantemente sin dall'ottobre 1938.

Il primo passo, di per sé decisivo, in questo senso, fu senz'altro quello, ricordato in precedenza, dell'avvenuto, forzato conferimento, il 29 marzo 1943, del naviglio mercantile britannico a un pool internazionale alleato controllato dai soli Stati Uniti.

Quest'atto, frutto della constatata incapacità, da parte della flotta commerciale sotto bandiera inglese, di alimentare le isole della madrepatria dopo tre anni di guerra al traffico, consegnò, infatti, la direzione strategica del conflitto nelle mani dei soli Stati Uniti relegando, da allora in poi, i britannici al ruolo, assai mal sopportato, di *brillante secondo* degli USA.

Si trattò, in effetti, di un autentico crollo psicologico verticale dei vertici politici e militari inglesi una volta che si consideri, freddamente, la perdurante disponibilità, in quel periodo, nelle isole britanniche, di scorte di ogni tipo accumulate in Gran Bretagna nel corso del 1940 e del 1941 durante gli anni *grassi* della guerra.

La stanchezza generalizzata del conflitto in atto era già stata manifestata, d'altra parte, dai britannici sin dal giugno 1942 quan-

do il parlamento bocciò, clamorosamente, qualsiasi idea di razionamento dei combustibili ad uso domestico.

Quest'avvenimento, sommato alle sconfitte senza interruzione patite, da allora in poi, dai propri candidati nel corso di tutte le elezioni suppletive parziali indette nel Regno Unito, costrinse i maggiorenti del partito conservatore a raddoppiare, come un giocatore disperato davanti alla pallina della roulette, la posta politica della guerra, promettendo sempre di più al corpo elettorale inglese una clamorosa vittoria decisiva ai danni degli odiati *eyeties* (borsaioli) italiani.

L'effetto delle successive, ripetute delusioni subite dagli inglesi, dalla mancata fine della guerra in Africa all'epoca di El Alamein fino alla fallita offensiva del Mareth, lanciata dopo una lunga preparazione propagandistica contro un' armata, quella di Messe, formata in maggioranza da italiani e guidata addirittura da uno dei loro generali, determinò, invero, un fatale cortocircuito psicologico a danno del substrato razzista dell'opinione pubblica inglese, turbata irrimediabilmente sin dal 1935 dallo *schiaffo* subito durante la crisi etiopica.

Appartiene, infine, alle ironie della storia il fatto che la battaglia dell'Atlantico (col suo substrato subliminale pesantissimo nei confronti di un popolo di isolani) venne vinta, infine, dalla Royal Navy il 24 maggio 1943 quando il Grande Ammiraglio Doenitz gettò, infine, la spugna, dopo un mese di caparbia resistenza, ordinando agli U Boote di abbandonare l'Atlantico centrale in seguito alle perdite subite dai suoi battelli convenzionali a opera dell'ormai efficiente dottrina antisom anglo-americana.

Merita attenzione, in quest'ambito globale, un ulteriore e non secondario dettaglio statistico.

Le 900.000 tonnellate di stazza lorda affondate tra il 1940 e il 1943 dalle sole unità, di superficie e subacquee, italiane e dagli aerei della Regia Aeronautica (senza, cioè, il concorso tedesco e senza considerare un quantitativo equivalente di tonnellaggio mercantile avversario danneggiato, in quello stesso periodo, a opera dei soli italiani) se fossero raggruppate, per assurdo, tutte insieme, equivarrebbero, infatti, alla somma del tonnellaggio anglo americano perduto tra il marzo e il maggio 1943.

La Regia Marina e i reparti, essenzialmente aerosiluranti, della Regia Aeronautica attivi sul mare, si dimostrarono, pertanto, la quantità necessaria, ancorché non sufficiente, per determinare, in

sede storica, la fine del secolare dominio britannico sui sette mari.

La fine del controllo inglese sul flusso del proprio traffico annullò, a sua volta, mediante un semplice tratto di penna, gli effetti della precedente *patta* spuntata dai britannici a Washington, nel 1922, in occasione della chiusura di quella celebre conferenza navale internazionale nel corso della quale era stata fissata la parità tra la Royal Navy e i *nuovi ricchi* della U.S. Navy.

La concreta applicazione, ai fini italiani, del nuovo ordine mondiale si manifestò, puntualmente, di lì a poco.

Più precisamente il passaggio del testimone della guerra nel Mediterraneo e del futuro della comunità italiana (al riparo, finalmente, dalla minaccia di un ennesimo e rovinoso saccheggio secolare da parte dei discendenti di turno dei vecchi barbari sassoni) per quelle che sarebbero state le successive generazioni ebbe luogo la notte tra il 13 e il 14 agosto 1943, in occasione del vertice tra Roosevelt e Churchill indetto nella residenza presidenziale di Hyde Park, a New York.

L'incontro in questione è, di gran lunga, il meno studiato e ricordato tra i tanti meeting verificatisi nel corso del secondo conflitto mondiale tra i due statisti anglosassoni.

Churchill, nel corpo delle proprie pur voluminose memorie, lo liquida in meno di venti righe concludendo, poeticamente, che: "Rimanemmo ospiti del Presidente (dal 12 pomeriggio, n.d.a.) fino al 14 agosto. Faceva davvero così caldo che m'alzai una notte in cui non potevo dormire e quasi respirare e uscii per andare a sedermi su un poggio dominante il fiume Hudson. Là rimasi per veder sorgere il sole".

In realtà quello che venne definito in quella sede tra i soli due protagonisti senza il consueto, imbarazzante ingombro rappresentato dalle rispettive corti di ministri, esperti e consiglieri, è facilmente ricostruibile grazie a un'inviperita lettera che Eden si premurò di scrivere, il 16 agosto, al proprio Premier a nome del resto del gabinetto di guerra, brutalmente scavalcato *dalla forza delle cose reali* e messo davanti, per la prima volta, a un fatto compiuto.

Il ministro degli esteri inglese contestava, invero, la decisione presa ad Hyde Park in quanto "...gli italiani (avrebbero mantenuto) il possesso delle loro armi – flotta inclusa – e avrebbero probabilmente preteso, in seguito, lo status di alleati e (ulteriori) vantaggi"[2].

La nuova linea di condotta anglo americana, basata sulla con-

servazione della flotta italiana e della compagine statale sovrana di quel paese, sia pure sotto i vincoli, anche pesanti, dell'armistizio militare, coincideva, in effetti, con i tradizionali interessi di Washington nel Mediterraneo e nel Medio Oriente.

Contrastava, tuttavia, clamorosamente (e specularmente) con quelli britannici, oltre che con il ben diverso trattamento inflitto, viceversa, nel corso del non poi tanto lontano 1918, alle flotte russa, austro-ungarica e tedesca e che sarebbe stato replicato, ancora una volta, nel 1945, con l'aggiunta, questa volta, di ulteriori, numerose e gratuite umiliazioni inflitte ai danni della Kriegsmarine germanica e dei resti della Marina Imperiale Giapponese, sciolte e spartite entrambe senza tanti complimenti, al pari dei rispettivi stati.

Nonostante l'opposizione degli ambienti *di sinistra* della capitale USA a partire dal perdurante parere negativo nei confronti dell'Italia espresso dal celebre e ambiziosissimo consigliere di Roosevelt, Harry Hopkins, in omaggio a una linea di pensiero che collega direttamente tra loro gli ambienti democratici *progressisti* di Washington, da Wilson a Hillary Clinton, la decisione finale statunitense maturò, al più tardi, il 13 agosto, dopo cioè i primissimi sondaggi diplomatici esperiti il 3 agosto dal governo italiano a Tangeri e, comunicati, il 12 di quello stesso mese, dagli inglesi agli statunitensi, ma prima dell'arrivo nella penisola iberica dell'abborracciata, discussa e malaccorta *missione* intrapresa, pressoché a titolo personale, dal generale Castellano.

Come scrisse, anni fa, Franco Bandini, la frittata, là dove c'erano soltanto delle uova incrinate, venne fatta, alla fine, da una serie di malaccorti e incontrollabili cuochi improvvisati auto proclamatisi salvatori della patria in spregio agli organi costituzionali dello Statuto e che non avevano capito nulla di quello che stava accadendo, in realtà, sulla scacchiera mondiale, prigionieri come erano di un orizzonte intellettuale formato, tutt'al più, come Badoglio andava ricordando con compiacimento ai propri colleghi sin dal 1939, da "L'om, il fusil, il mul e il cannun".

"Can do"

Naturalmente ignaro di tutti questi complessi retroscena l'ammiraglio Girosi, assegnato al Comando Supremo, informò imme-

diatamente il proprio superiore, generale Ambrosio, Capo di Stato Maggiore Generale ("He read, before the Commando (sic) Supremo, our documents"), della lettera ricevuta infine il 18 agosto pochi istanti dopo averla aperta e scorsa, trasecolando, letteralmente, davanti alla prosa, ben nota del fratello.

Il suo superiore manifestò, a sua volta, inaspettatamente, un'accoglienza favorevole nei confronti della proposta statunitense ("...reasons for getting Italy out of war. They were favorably received").

Vincolato immediatamente, con proprio personale, grosso disagio, al più assoluto segreto, soprattutto nei confronti del Capo di Stato Maggiore e Ministro della Marina, ammiraglio Raffaele de Courten (succeduto il 25 luglio a Mussolini al vertice del dicastero in occasione dell'avvenuto dimissionamento del precedente Capo del governo da parte del Re) l'ammiraglio Girosi obbedì accingendosi a ricevere una successiva, annunciata comunicazione da parte di Marcello.

La promettente avance statunitense fu accolta favorevolmente anche nell'ambito governativo, tanto da determinare la brusca fine della missione esplorativa affidata, il 16 agosto 1943, dal Re a Dino Grandi (decollato, infine, con la famiglia ospitata, durante le ventiquattro ore precedenti la partenza, nell'amica casa di Ettore Muti, in Mura San Sebastiano[3], alle cinque e trenta del mattino del 18 agosto alla volta di Siviglia).

Convinto di poter ugualmente ottenere un risultato decisivo presso gli anglosassoni Grandi rifiutò, tuttavia, di obbedire al contrordine trovato al momento dell'arrivo a Siviglia; Roma reagì a sua volta tagliando i viveri all'ex ambasciatore lasciato, così, senza un soldo, in terra di Spagna. Grazie a un modesto prestito di 10.000 pesetas (equivalenti a meno di 4.000 euro odierni) l'indomito Conte di Mordano riuscì, peraltro, ad arrivare ugualmente, anche se ormai troppo tardi, a Lisbona il 26 di agosto assolvendo, da allora in poi, soltanto il rischioso compito di specchietto per le allodole nei confronti dei servizi tedeschi.

Parola d'ordine: Margherita

Nel frattempo gli americani, sempre più pressati dal rapido passare dei giorni[4] e angustiati in seguito al prolungato silenzio ita-

liano, avevano elaborato alcuni nuovi disegni in vista della trasmissione, questa volta, dell'intera lettera, autografa, originaria.

Data l'urgenza della questione si era pensato dapprima di ricorrere alla valigia diplomatica italiana di Istanbul grazie ai servizi assicurati da un "member of the Italian diplomatic staff" legato all'OSS. Questo sistema era stato però giudicato rischiosissimo, tanto da decidere di utilizzarlo, se del caso, soltanto se non ci fosse stata nessun'altra, concreta possibilità.

Già quattro giorni dopo l'avvenuta occupazione, da parte degli americani, di Palermo, una motosilurante del 15° PT Squadron dell'U.S. Navy, appena trasferitosi in quel porto, aveva effettuato una prima missione clandestina mettendo a terra, nottetempo, mediante un battellino di gomma filato a mare a due - trecento metri dalla riva, presso Salerno, un nucleo di tre agenti del *Mc Gregor Project*, nominato gruppo *Vittoria* (in italiano) munito di due radio dissimulate in altrettante valigie e di un cifrario monouso di massima sicurezza.

Nella seconda metà di agosto (non appena, cioè, maturò la luna nuova, che in quel periodo si verificò dal 30 di agosto al 5 di settembre)[5], venne quindi consegnata, mediante un ulteriore avvicinamento messo in atto da un'altra motosilurante americana che aveva preso sulla spiaggia di Fornillo, a Positano, l'originale della missiva in questione[6].

Il documento, nella sua drammaticità, è oggi conservato, insieme al testo autentico in inglese verificato e approvato il mese precedente da Donovan, presso la Franklin Delano Roosevelt Library di New York.

Le affermazioni più importati – e immediatamente apprezzate come tali – della lettera, subito finita anch'essa nelle mani del vertice del Comando Supremo, erano senz'altro racchiuse nelle seguenti frasi:

"Io ti indirizzo queste parole con la piena conoscenza e l'approvazione di altissime autorità americane ... per essere più esatto soltanto cinque tra le più alte autorità del mio paese sono a conoscenza di questo...

Nessun paese alleato dell'America e nessun capo di questi paesi è a conoscenza di questo mio gesto. Ti giuro sulle nostre più sacre tradizioni familiari, sul nostro onore, sui nostri legami di sangue

che l'autorizzazione che ho ricevuto è un'autorizzazione strettamente americana...

Tieni pienamente conto del fatto che le mie autorità si sono astenute dal comunicare (questa lettera) perfino al loro maggiore alleato ("any of its Allies" nel testo inglese), la massima cura e discrezione sono state adottate a questo riguardo".

Il messaggio del Re

Dopo questa lettera seguì, infine, una sollecita, nuova missione[7] – effettuata sempre in assenza di luna – delle motosiluranti statunitensi spintesi, questa volta, fin sotto le propaggini meridionali di Terracina dopo che il precedente atterraggio in prossimità di Salerno aveva provocato un immediato, anche se inutile, rastrellamento (condotto senza tanti riguardi per gli alleati italiani) da parte dei soldati tedeschi della 16° Divisione corazzata acquartierata proprio in quella località.

Questa volta gli americani si sarebbero spinti fino a consegnare una nuova, impegnativa lettera mediante la quale veniva assicurato, tramite una formula passabilmente ambigua, che l'"unità del territorio italiano al momento della pace sarebbe stata rispettata[7bis] e che per la Libia si prevedeva possibile la restituzione all'Italia. A tale garanzia scritta degli alleati si sarebbe aggiunta una garanzia verbale, non so bene in quale forma, del Pontefice".

La fonte di quest'ultimo anello della lunga catena di trattative italo-americane emerge, a sua volta, dai diari, custoditi presso l'Archivio di Pieve Santo Stefano, di due cognati attivi nella Resistenza, Ettore Castiglioni e Mario Tutino.

Castiglioni, già ufficiale degli alpini presso la Scuola militare d'alpinismo di Aosta, aveva aiutato, subito dopo l'armistizio, il Senatore Luigi Einaudi, neo Magnifico Rettore dell'Università di Torino e buon amico e confidente, da anni, della Principessa di Piemonte, a varcare il confine svizzero. Il senatore era a sua volta latore di un plico, affidatogli dal Re il giorno prima dell'armistizio, mediante il quale il Sovrano metteva a parte la cognata di quella che era l'autentica situazione degli avvenimenti in corso. L'iniziativa del Re era legata, a sua volta, a una precisa scelta dettata, più che da motivi d'affetto, da precise esigenze di stato e dinastiche.

Maria José (in quel periodo in compagnia dei figli, incluso il giovanissimo Principe Vittorio Emanuele, di appena sette anni ed erede designato al Trono subito dopo il di lui padre Umberto) doveva infatti essere messa a parte di quello che bolliva in pentola e, soprattutto, dei più o meno evanescenti, ma fondamentali, impegni statunitensi (garantiti dal Vaticano) nel caso, giudicato finalmente *possibile* dal Comando Supremo a partire dalla tarda mattinata del 7 di settembre, fosse successo *qualcosa*, nei successivi giorni di sicura crisi, al Re o al Principe di Piemonte per mano tedesca, fascista o, magari, britannica.

Ettore Castiglioni morì, a sua volta, per assideramento, ai primi di marzo del 1944, sul ghiacciaio del Forno presso Saint Moritz mentre tentava di fuggire, con un abbigliamento protettivo assolutamente insufficiente, dalla Svizzera. Le sue carte, pervenute intatte, si integrano, a loro volta, col resoconto speculare di Tutino, datato 3 dicembre 1943 e affidato anch'esso a futura memoria[8].

Questa nuova *hard evidence* statunitense, trasmessa ad Ambrosio il pomeriggio del 1 settembre 1943, avrebbe a sua volta permesso al capo di Stato Maggiore Generale, vero deus ex machina delle vicende italiane dell'estate 1943, e al Maresciallo Badoglio (ancora indeciso, la mattina del 1 settembre 1943, come avrebbe ricordato il maggiore Luigi Marchesi, braccio destro di Castellano, nelle proprie memorie) di spingere definitivamente il Re (che ancora dopo la riunione mattutina di quello stesso giorno indetta dagli interessati al Viminale si era opposto all'idea di avallare, a quelle condizioni e senza alcunché di solido in mano, le trattative armistiziali) ad accettare la prosecuzione dei contatti (ma non l'accettazione del C.D. armistizio corto) confidando, ottimisticamente, che, in quelle circostanze, *unità* ed *integrità* fossero, sostanzialmente, la stessa cosa.

Con ogni probabilità, come era d'altra parte già avvenuto il pomeriggio del 25 luglio, i generali, favoriti anche dall'assenza del ministro degli esteri, Barone Guariglia (messo a parte degli avvenimenti soltanto a cose fatte) e del generale Carboni (che da tempo sentiva, non a caso, puzza di bruciato, tanto da opporsi, quella stessa mattina dell'1 settembre, all'intera combine appena descritta, nella sua interezza, dal da lui poco stimato collega Castellano) forzarono, ancora una volta, la mano al vecchio Sovrano agitandogli davanti lo spettro (improbabile) della guerra civile in compa-

gnia di quello, appena un po' più consistente, di un imminente colpo di mano tedesco su Roma oltre al pericolo, realmente temuto dal Sovrano sin dal 1938, di un colpo di stato in Germania seguito, subito dopo, da una prossima pace separata tra il Reich e gli inglesi che avrebbe compromesso definitivamente l'esito, ancora rimediabile, della guerra italiana.

D'altra parte Ivanoe Bonomi, capo del comitato nazionale antifascista nella capitale e futuro Presidente del consiglio tra il 9 giugno del 1944 e il 12 giugno del 1945, ricordò, nel proprio *Diario di un anno* edito nel 1947, di aver visto, alle 16.45 del 1 settembre 1943, il Maresciallo Badoglio, appena tornato da un non previsto colloquio col Re verificatosi a Villa Savoia, "turbatissimo, inquieto, nervoso. Gli dico: mi bastano cinque minuti. Risponde. Troppi!" a conferma del fatto che il nuovo Capo del governo ("evidentemente molto turbato e preoccupato", ricordò ancora Bonomi) conosceva bene la natura ancora tutt'altro che netta della decisione regale appena raccolta.

Il testo stesso del telegramma inviato da Roma agli angloamericani mediante il cifrario e la radio portata da Castellano da Lisbona era, di per se stesso, un capolavoro di ambiguità che poteva sottintendere qualsiasi cosa, al di là delle comunicazioni rimesse, fino a quel momento, dagli anglosassoni a Castellano e Zanussi e delle contemporanee proposte riservate formulate dai soli statunitensi descritte in queste pagine, in quanto recitava, testualmente: "La risposta è affermativa, ripeto affermativa. In conseguenza nota persona arriverà domattina due settembre ora et località stabilite. Prego conferma".

La questione della trasmissione di questo stesso messaggio, cifrato dal colonnello De Francesco del Comando Supremo, è, a sua volta, tutt'altro che secondaria. Paolo Monelli, di gran lunga il primo e meglio informato cronista di quegli eventi, scrisse, nel suo *Roma 1943*, che il marconigramma partì, su ordine del Maresciallo Badoglio, due ore dopo la riunione di Palazzo Vidoni. Poiché tutti i presenti a quell'incontro hanno scritto che l'esposizione e il successivo, non lungo dibattito, oggetto di quella riunione si conclusero in mattinata sembrerebbe che il famoso messaggio in questione sia stato disposto addirittura prima dell'incontro tra Badoglio e il Sovrano.

Il telegramma in questione, inoltre, venne trasmesso all'insaputa del ministro degli esteri Guariglia, tanto che questi ne venne

a conoscenza, infine, soltanto dopo il 4 settembre. Guariglia si era infatti opposto, in mattinata, secondo quanto riferito da Carboni e in perfetta coerenza con quanto, d'altra parte, il titolare di palazzo Chigi andava predicando da quasi un mese, all'accoglimento delle richieste angloamericane salvo avallare, alla fine, dopo l'8 settembre, quanto era accaduto nell'intento di coprire, assumendosi una precisa responsabilità altrui, l'operato del Governo del Re davanti agli anglosassoni.

Altre fonti italiane danno per trasmesso, infine, il famoso, sibillino testo per le ore 17.30; Castellano e Marchesi seppero tuttavia che avrebbero dovuto partire nuovamente in aereo alla volta della Sicilia appena la sera dell'1 settembre.

Gli angloamericani, a loro volta, ricevettero il breve radio in questione soltanto alle sette e mezzo di sera a conferma, una volta di più, che qualcosa non quadra nell'intero, delicatissimo processo decisionale di quell'armistizio figlio spurio di troppi padri.

Tornando al rapporto finale statunitense della missione Mc Gregor rinvenuto a New York resta da aggiungere che, nel corso delle missioni di sbarco e recupero di personale sulle coste della penisola messe in atto dalle motosiluranti statunitensi si distinsero, per perizia marinaresca e sprezzo del pericolo arrivato fino a giungere a *Contact with the enemy*, come recita la motivazione delle decorazioni concesse alla fine dell'intera vicenda, il comandante Shaheen e i tenenti Burke e North, oltre allo stesso Marcello Girosi, giudicato a sua volta meritevole, visto che la sua condizione di agente civile gli precludeva la possibilità di ricevere una medaglia al valore, di una menzione particolare per l'"exceptional and courageous performance" svolta in terra italiana fino al settembre 1943.

L'offerta

Il succo di questi contatti clandestini tra americani e italiani, intrapresi su iniziativa di Washington alle spalle dei rispettivi alleati e documentati oggi per esteso per la prima volta, è a sua volta rintracciabile nel seguente brano redatto dal generale Luigi Mondini, capo dell'Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'esercito, nel 1963 e, all'epoca dell'armistizio dell'8 settembre 1943, colonnello di S. M. assegnato all'Alto Comando per la Ricognizione

strategica (un comitato italo – tedesco istituito nel 1943 con sede presso il Comando Supremo e presieduto, dato l'incarico di Capo Ufficio operazioni, proprio dall'ammiraglio Girosi) "Alle riunioni a Supermarina andavo quasi sempre io stesso, ma nel pomeriggio dell'8 settembre, quasi per un oscuro presagio, mi feci rappresentare da un mio ufficiale. Questi ritornò indietro dopo breve tempo e mi informò che quella alla quale aveva partecipato gli era apparsa come una seduta di chiusura. Avevano lavorato in gran fretta, dei tedeschi era presente il solo interprete, capitano Hellferich, durante la riunione erano stati portati via alcuni tavoli e sedie: vera aria di smobilitazione, di sgombero.

Alle 18 circa, dal centro Intercettazione radio mi si informò che Radio Londra aveva annunciato l'accettazione dell'armistizio da parte italiana e un ufficiale di Supermarina mi precisò che effettivamente l'armistizio era stato firmato, d'accordo con i tedeschi, che si sarebbero ritirati a nord, gli anglo-americani si sarebbero fermati, press'a poco, al parallelo di Napoli e la parte centrale della penisola sarebbe rimasta sotto il governo italiano. Perplesso, ne chiesi notizia al capo di gabinetto del Ministero della Guerra: non ne sapeva nulla, ma credeva poco, come me, a questa tripartizione dell'Italia. Ho ritenuto di doverla riferire, perché sintomo dello sbandamento, che si verificò in quei giorni ed, anche, del diffondersi di notizie, a volte catastrofiche, a volta confortanti, che pur presentando carattere di assurdità, riuscivano a trovare un po'di credito.

Inizialmente, comunque, si nutrì la speranza che i tedeschi abbandonassero tutta la parte centro - meridionale della penisola e si ritirassero nella pianura padana o ancora più a nord"[9].

Quella *tripartizione* era destinata a lasciare il settentrione – se del caso – nella stessa condizione di sovranità italiana, sia pur limitata all'amministrazione ordinaria e alla tenuta dell'ordine pubblico (mediante i Reali Carabinieri, la Regia Guardia di Finanza e le varie polizie) in cui già vivevano, da mesi o da anni, le colonie africane e la Sicilia in attesa degli esiti del trattato di pace finale.

Si tratta, naturalmente, di una sistemazione inconcepibile col senno di poi.

Questo stesso schema, ricalcato sull'illustre precedente dell'armistizio francese di tre anni prima, fu però ritenuto tecnicamente fattibile, nel corso dell'estate 1943, da tutti gli interessati: italiani, anglo-sassoni e neutrali (primo tra tutti il Vaticano) come eviden-

ziano, tra l'altro, i prudenti condizionali impiegati nel testo del c.d. *corto armistizio* nei confronti delle misure che *avrebbero dovuto* essere applicate da una parte e dall'altra.

La vera sorpresa (apprezzata in tutta la sua interezza soltanto per la seconda metà di quel fatale mese di settembre) fu, casomai, la stupefacente *tenuta* di Hitler e delle pressoché isolate e scarse truppe tedesche del Maresciallo Kesserling, rimaste a presidiare, da sole, l'Italia meridionale.

Questa stessa *tripartizione* era stata, d'altra parte, l'oggetto di una lunga diatriba, sostenuta tra Roosevelt e Churchill dapprima a Hyde Park e poi a Quebec, dal 12 al 19 agosto del 1943 e risoltasi, alla fine, la sera del 18, con l'accettazione, da parte inglese, del semplice *sganciamento* del governo di Roma dall'alleanza con la Germania e della susseguente neutralizzazione del territorio italiano sullo stile della passata esperienza di Vichy[10].

Nessun rovesciamento di fronte quindi, come andavano viceversa predicando nella Penisola iberica (a mero titolo personale e senza alcun avallo governativo), da lì fino all'11 settembre del 1943[11], sia il generale Castellano sia Dino Grandi.

Quest'ultimo era infatti arrivato, a sua volta, a Lisbona il 26 agosto del tutto ignaro della missione Castellano[12]. L'accorto conte di Modrano si era subito rivolto, contrariamente alla tenace leggenda che lo voleva amico degli inglesi, non ai britannici, ma ai propri vecchi amici statunitensi per il tramite dell'addetto militare americano nella capitale portoghese, colonnello Solborg. Costui provvide a sua volta a metterlo in contatto col ministro delle guerra ed ex segretario di Stato Henry Stimson.

Le bocce diplomatiche, tuttavia, erano ormai ferme, dopo la risposta pervenuta, infine, da Roma da parte del redivivo Castellano. Terminavano così, inutilmente, tre anni di vani tentativi volti a riallacciare, nonostante la sordità dei governanti, la passata solidarietà d'intenti in atto tra l'Italia e gli USA senza arrivare, nel contempo, a svendere, beninteso, il Bel Paese[13].

L'idea di una pace separata senza che si chiedesse agli italiani di attaccare le forze tedesche poiché, ovviamente: "...considererebbero disonorevole cercare di rivolgersi contro i loro ex alleati", era già stata formulata, d'altra parte, dal generale Eisenhower il 27 luglio 1943, nonostante l'immediato dispetto britannico[14].

In effetti la proposta *Tripartizione* (da sommare, secondo gli statunitensi, a una proposta di tregua generale nel Mediterraneo

della durata di due settimane sul genere di quella stipulata nel 1918 dalla Bulgaria in occasione dell'uscita della guerra di quel paese) avrebbe dovuto permettere ai tedeschi, in armonia con i rosei sogni in atto, in quel momento, sia a Roma sia a Washington, di ritornare tranquillamente in patria senza strascichi di sorta.

Persino il Maresciallo Rommel (poi *suicidato* d'autorità per ordine del Führer, il 14 ottobre del 1944) ebbe il permesso da Hitler di negoziare apertamente con gli italiani, dopo il convegno italo-tedesco di Tarvisio del 6 agosto 1943, lo sgombro di Roma in vista della messa a difesa del resto della penisola[15] o, più probabilmente, del confine alpino.

Lo scambio

In questo contesto passabilmente ambiguo il ruolo di cartina di tornasole dei nuovi, reali rapporti italo- americani fu evidenziato, una volta di più, dalle questioni relative all'emigrazione ebraica in Palestina.

Subito dopo il 28 agosto 1943, infatti, Angelo Donati, fondatore delle Banca franco- italiana e principale animatore delle organizzazioni ebraiche di soccorso in Francia riuscì, mediante "una serie di accordi che ebbero luogo in Vaticano con il ministro inglese Sir Francis Osborne e con quello statunitense Harold Tittmann a ottenere che quattro navi italiane avrebbero trasferito nella seconda metà di settembre (secondo i primitivi accordi l'armistizio con l'Italia doveva essere reso pubblico in ottobre) quegli ebrei della zona italiana (in Francia, n. d. A) che non avessero potuto rifugiarsi in Italia nell'Africa Settentrionale. Concluso l'accordo, l'8 settembre mattina il Donati prese gli ultimi contatti con il governo italiano e ripartì per Nizza, ove – intanto – era incominciato l'afflusso degli ebrei verso la costa"[16].

Le unità in questione altro non erano, a loro volta, che i transatlantici *Saturnia, Vulcania, Duilio* e *Giulio Cesare*. Dipinte vistosamente di bianco e con i contrassegni delle unità protette queste quattro, grandi navi erano arrivate, l'11 agosto, a Taranto sotto la scorta di un cacciatorpediniere statunitense al termine di una complessa missione di rimpatrio di civili italiani provenienti dall'Etiopia. La precisa indicazione, in sede diplomatica, delle unità in parola conferma, da un lato, la tempestività delle infor-

mazioni tecniche alla base di quell'accordo e, dall'altro, il clima, a dir poco incoraggiante, delle rinnovate relazioni italo-americane.

Il fatto, poi, che questo nuovo ciclo di future missioni di trasporto post armistiziali fosse stato accettato, alla fine, obtorto collo, dal comprensibilmente recalcitrante governo inglese confermava, una volta di più, la prevalenza strategica conseguita da Washington nei confronti di Londra e la fine del dominio inglese nel Mediterraneo e nel Medio Oriente, confermando così quelli che erano stati, in buona sostanza, gli scopi di guerra degli imprenditori italiani sin dalla primavera del 1939.

Le navi italiane, invero, pur di non portare gli ebrei nella Palestina britannica, avrebbero dovuto far affluire i profughi israeliti (calcolati nell'ordine, iniziale, di 50.000 persone) nella Cirenaica. Quella devastata regione libica era stata infatti abbandonata definitivamente, nel novembre del 1942, dai poco meno di 100.000 coloni italiani residenti laggiù rimanendo, così, libera teoricamente, di accogliere, sia pure in condizioni a dir poco precarie, una massiccia ondata di profughi nelle città della costa.

In questo modo, quantomeno sulla carta, tutti sarebbero stati contenti, almeno un poco.

Quegli sventurati ebrei (prevalentemente di origine tedesca) si sarebbero salvati dalla triste sorte finale che aveva già colpito milioni di loro correligionari nell'Europa orientale.

Gli italiani avrebbero evitato, a loro volta, di insediare in Tripolitania e in Eritrea (come invece Londra aveva proposto agli americani il 18 aprile del 1943) una massa di cittadini apolidi. Roma contava, infatti, di salvare la perdurante, prevista titolarità italiana di quei territori, oltre che in Somalia. Ancora il 27 maggio 1943, invero, Pirelli aveva annotato nei propri taccuini, riprendendo pari pari il testo di un articolo appena pubblicato sul New York Times da Walter Lippman, noto consigliere di Roosevelt, che gli USA prevedevano di lasciare all'Italia, a titolo di mandato, quelle province, purché la sovranità fosse esercitata, da allora in poi, in modo *non bombastic*.

Gli inglesi avrebbero evitato, a loro volta, quanto meno nell'immediato, il sempre temuto afflusso di migliaia di ebrei in Palestina e gli statunitensi avrebbero quietato, infine, con poca spesa, le pressioni esercitate in patria dalle lobby israelite.

La ben diversa piega che gli avvenimenti presero, in realtà, rispetto a quelli che erano stati i diffusi, ottimistici voti di tutti al

momento dell'uscita italiana dal conflitto, avrebbe peraltro posto brutalmente fine a tutte queste pie intenzioni.

L'intero, ambizioso progetto umanitario appena descritto rientrava, a sua volta, nell'ambito delle iniziative prese in occasione della Conferenza di Bermuda indetta dagli americani nella primavera del 1943 in merito al problema degli aiuti umanitari internazionali ai profughi. Quella stessa, ambiziosa assise era stata presieduta, non a caso, da Breckinridge Long, già nominato da Roosevelt ambasciatore statunitense a Roma il 20 aprile del 1933 (subito dopo, cioè, l'avvenuto insediamento del nuovo presidente alla Casa Bianca) e rimasto in quella sede fino al giugno del 1936. Long si era dimostrato, nel corso del proprio mandato, un buon amico del nostro paese riscuotendo, nel contempo, l'approvazione entusiastica e la fiducia del Presidente[17].

Ancora una volta, pertanto, la scena italiana e i vecchi attori che avevano recitato la loro parte su quello stesso sfondo si ritrovavano, tutti concordi tra loro, dietro le quinte nel tentativo di restaurare una trama di contatti sotterranei che, in realtà, non erano mai stati troncati, neppure nel pieno della guerra combattuta tra il 1942 e l'estate dell'anno successivo.

Il gioco delle parti

Volendo riassumere, per comodità del lettore, nell'ambito di questo complesso quadro finale, il gioco delle parti ricoperto, per il pomeriggio del 1 settembre 1943, dalla varie potenze in vista dell'ormai comunicata accettazione, da parte italiana, dei termini militari dell'armistizio c.d. *breve* affiancato, come si è visto, da una sotterranea controassicurazione statunitense, si può dire che:

gli Stati Uniti miravano, semplicemente e con militare chiarezza, all'uscita del governo di Roma dalla guerra e alla chiusura del teatro mediterraneo, così da poter concentrare, infine, le loro non infinite forze in vista, da una parte, dell'invasione – attraverso la Manica – della Francia entro la primavera del 1944 e, dall'altra, della sollecita riconquista del Pacifico, invocata dagli elettori americani a un anno dalle presidenziali del 1944.

Gli *sceicchi* del partito conservatore inglese accettavano, a loro

volta, sia pure con malcelata rassegnazione, l'idea di una fuoriuscita, più o meno indolore, dell'Italia dal conflitto, salvo sperare, ottimisticamente (e in mancanza di meglio) che la defezione del governo di Roma facesse precipitare, a sua volta, la situazione politica interna tedesca, regalando così alla Gran Bretagna un nuovo, radioso novembre 1918.

Da parte sua il Regio Governo italiano desiderava soltanto uscire, con la minore quantità possibile di danni, da quell'avventura, anche se sarebbe più corretto parlare, in realtà, di soltanto sei soli generali dell'esercito, privi di qualsiasi rappresentanza popolare, dichiaratamente timorosi di un'improbabile rivoluzione bolscevica italiana e che riuscirono, alla fine, a portare – metà spingendo e metà trascinando – il Re e il ministro degli esteri, Barone Guariglia, sulle proprie posizioni, salvo nascondere loro, come avrebbe sottolineato il generale Zanussi nelle proprie memorie, diversi particolari, tutt'altro che secondari, dell'intera faccenda.

Stalin – informato col contagocce dagli anglosassoni, ma già sufficientemente orientato per conto proprio dai suoi efficienti servizi - diede, a sua volta, la propria approvazione all'armistizio italiano ben deciso come era ad utilizzare quella moneta bucata per superare la perdurante tendenza (manifestata presso i suoi generali, nel Politburo e – persino – nell'ambito della ristrettissima cerchia delle appena quattro persone che costituivano, assieme a lui, il Comitato di difesa istituito nel 1941 dopo l'invasione tedesca) tesa ad arrivare, nonostante tutto, a un accordo con i tedeschi sulla base della restituzione, da parte germanica, delle frontiere del 1941.

La Francia, che pure non contava più nulla, né di qua né di la dalla barricata, sperava, a sua volta, in una sempre invocata, prossima fine della guerra.

Il Giappone, infine, coerente come sempre con la linea della propria politica estera, continuava a insistere con Berlino in vista della stipulazione di una pace separata con l'URSS. Quest'evento era infatti giudicato non solo possibile ma, addirittura, conveniente da parte del governo di Tokyo che – evidentemente – non temeva di restare, subito dopo, bellamente abbandonato, in mezzo al

Pacifico, dai suoi partner dell'Asse (mai gran che affidabili, in verità) ritenendo, casomai, con una buona dose di ragione, che alla pace con Mosca sarebbe tosto seguita una soddisfacente composizione globale del conflitto.

L'oggetto inconsapevole

Nell'ambito di questo complesso gioco diplomatico mediante il quale il generale Castellano sarebbe venuto, alla fine, a svolgere il mero ruolo del paravento laddove le vere trattative clandestine tra statunitensi e italiani, appaiati, una volta di più, dal comune interesse anti britannico e anti tedesco, avevano luogo sopra la sua testa, la posizione della Regia Marina era, a dir poco, curiosa.

Tutti gli interessati si erano ben guardati, infatti, dal mettere de Courten o un qualsiasi altro esponente dello Stato Maggiore a parte di quello che stava bollendo in pentola, per quanto si trattasse dell'unica quantità reale in gioco sia nell'ipotesi di una neutralità che avrebbe subito liberato la U.S. Navy dai propri mai ambiti oneri mediterranei immediati e futuri a beneficio del Pacifico, sia in quella di un'attiva partecipazione italiana a fianco degli americani contro il Giappone.

Questa decisione, dettata prima ancora che da motivi di segretezza dalla nota natura dei sentimenti nutriti dal Ministro e Capo di Stato Maggiore della marina e, più in generale, dall'ambiente della Forza Armata, era vissuta con angoscia dall'ammiraglio Girosi. Il nuovo titolare del dicastero della marina, in verità, era stato prontamente informato, dopo la sua nomina, dal capitano di fregata Emo Capodilista, appena rientrato da Lisbona, della missione di cui era stato incaricato, pochi giorni prima, dalla Principessa di Piemonte con l'obiettivo di sondare, tramite i buoni uffici di alcuni influenti contatti familiari di quell'ufficiale di complemento che vivevano in Portogallo, gli angloamericani.

La pronta replica del capo di Stato Maggiore era stata quella di astenersi immediatamente da qualsiasi ulteriore attività in questo senso in omaggio al principio di obbedienza che legava gli ufficiali alla sola persona del Re e all'inopportunità di qualsiasi iniziativa "al di fuori delle autorità responsabili".

Questa stessa, secca risposta era stata incassata, il 10 di agosto,

dall'ammiraglio Franco Maugeri, capo del Reparto Informazioni, che aveva proposto di avvalersi di un agente doppio attivo in Svizzera per contattare, se del caso, gli inglesi, nell'ipotesi (ritenuta probabile in quei giorni) di un colpo di mano tedesco contro la squadra di base alla Spezia. Anche a Maugeri venne intimato di troncare subito la cosa e di non occuparsi più di questioni del genere.

Il capo del reparto informazioni era peraltro tornato alla carica, poco più di due settimane dopo, in seguito all'intercettazione di un telegramma inviato dal presidente portoghese Salazar all'ambasciatore lusitano a Londra mediante il quale si affermava che "il Portogallo avrebbe potuto accogliere la flotta italiana nei suoi porti".

Questa notizia, intuitivamente ricollegabile alle precedenti iniziative della Principessa di Piemonte (e che il Capo di Stato Maggiore Generale aveva fatto *confinare*, per motivi di prudenza e d'ordine del Re, a Sant'Anna di Valieri sin dal 6 di agosto, lasciandola laggiù fino all'armistizio), spinge l'ammiraglio Maugeri a inviare a Lisbona il capitano commissario della riserva Mario Vespa.

Arrivato nella capitale portoghese il 27 di agosto il capitano Vespa incontrò informalmente, il 30 di quello stesso mese, l'addetto navale USA. Questo contatto secondario – di cui venne costantemente tenuto a giorno il ministro degli esteri Guariglia – permise a Maugeri di acclarare, per il 3 di settembre, data di rientro dal Portogallo del suo ufficiale, l'ansia degli americani per la sorte della flotta italiana e il loro desiderio che, in ogni modo, non si autoaffondasse, in caso di aggressione tedesca, oltre al fatto che: "...pur senza prendere, allo stato attuale delle cose, alcun impegno, ritenevano possibile l'impiego delle nostre unità con la nostra bandiera"[18].

Ce n'era d'avanzo per confermare il *sospetto* (rimuginati da de Courten e Maugeri già da un paio di settimane) che si stesse tramando qualcosa sulle loro teste. La reazione del capo di Stato Maggiore, ovviamente subito informato, la mattina di quello stesso 3 settembre, del rapporto del capitano Vespa, si tradusse, per la verità, in una buona, e, come ammetterà in seguito lo stesso Maugeri nelle proprie memorie, meritata lavata di capo. De Courten rilevò anzi, in quell'occasione, che: "Le istruzioni che ho sino a questo momento sono che la marina si deve opporre con

tutte le sue forze ad un eventuale sbarco sulla penisola. Lascia al ministero degli esteri di occuparsi di questa faccenda".

Il pomeriggio di quello stesso giorno 3, peraltro, de Courten fu convocato d'urgenza al Viminale dal Capo del governo, Maresciallo Badoglio e dal generale Ambrosio per essere informato, in occasione di una rapidissima riunione sciolta subito dopo senza nessun commento, del fatto, vincolato al massimo segreto, che il Re "aveva deciso di iniziare trattative per la conclusione di un armistizio".

In realtà, come è noto, l'armistizio era stato firmato proprio quello stesso pomeriggio con la benedizione del maresciallo Badoglio e dei generali Ambrosio, Roatta, Zanussi e Castellano.

Questi stessi personaggi, per quanto fossero a conoscenza anche delle condizioni, ben più gravose, del c.d. *armistizio lungo* di marca inglese, pervenuto a Roma in ben due copie sin dalla sera del 31 agosto, pensarono bene di far sparire il documento in questione all'interno delle capaci casseforti dello Stato Maggiore dell'esercito (da dove emersero, alla fine, soltanto nel 1944) senza informarne il Re certi come erano, serenamente, che la prossima uscita italiana dalla guerra sotto gli auspici della benedizione, sotterranea, degli americani rendesse, in realtà, automaticamente superata e non vincolante qualsiasi ulteriore clausola aggiuntiva inglese rispetto a quelle, giudicate dignitose e accettabili, del solo armistizio militare c.d. *breve*.

Per la mattina del 4, pertanto, de Courten (che non aveva potuto informare, dato il vincolo del segreto, neppure il sottocapo di S.M., ammiraglio Luigi Sansonetti) ascoltò con animo diverso e più accondiscendente Maugeri, tornato alla carica ("a costo di giocarmi i gradi") per esporre, con la consueta lucidità, il proprio personale apprezzamento della situazione.

Secondo le notizie pervenute dalle varie fonti[19] al Reparto Informazioni la U.S. Navy aveva perso, nel primo semestre del 1943, due navi da battaglia moderne a opera dei sommergibili nipponici, riducendosi, così, a sole sei corazzate.

In queste condizioni l'eventuale apporto, ancorché problematico o anche solo potenziale, delle tre 35.000 italiane rivestiva per gli americani un'importanza determinante confermata dalle informazioni appena raccolte in Portogallo, per tacere di un radiodiscorso rivolto agli italiani pronunciato il 29 agosto 1943 dal sindaco di New York Fiorello la Guardia nel corso del quale era stato affermato che: "La marina italiana ha una grande possibilità di dare il

primo segnale di libertà per l'Italia e anzi rappresenta una speranza per superare l'attuale punto morto"[20].

Secondo Maugeri il governo era in condizioni di "giocare la carta della flotta italiana", a "condizione che ci fossero concessi dei termini di resa onorevoli e ragionevoli" e non umilianti (pena l'immediato autoaffondamento) che non toccassero, in primo luogo, la bandiera e la proprietà delle navi destinate a servire eventualmente, un domani, contro il Giappone (e non contro i tedeschi) in mano ai loro equipaggi ("gli unici a conoscere a fondo quegli organismi estremamente complessi").

Le considerazioni di Maugeri, per quanto fossero state ascoltate dal Ministro della Marina, non indussero ugualmente de Courten a parlarne col Capo del governo visto che l'intera faccenda, da qualunque parte lo si guardasse, puzzava di bruciato.

Neppure Ambrosio, peraltro, ritenne utile confidarsi, il 4 settembre, con il capo di Stato Maggiore della Marina, limitandosi a ordinargli, il pomeriggio del 5, di organizzare, per l'alba del 7, il trasbordo, in alto mare, presso Ustica, di due piccole missioni, una italiana e una angloamericana.

Della prima avrebbe fatto parte, alla fine, per la Regia Marina, il capitano di vascello Ernesto Giurati[21]; la seconda era formata, a sua volta, soltanto da due ufficiali, entrambi statunitensi, il generale Maxwell D. Taylor e il colonnello William T. Gardiner[22]. La missione fu assolta senza incidenti dalla corvetta *Ibis* con a bordo lo stesso ammiraglio Maugeri.

Nel corso della navigazione di ritorno, conclusasi a Gaeta alle cinque del pomeriggio confinando subito, dopo l'*Ibis* (previo un breve discorso all'equipaggio riunito) a Porto Conte, in Sardegna, col pretesto di un'epidemia scoppiata a bordo, il capo del Reparto Informazioni sondò i due ufficiali americani in merito alla guerra nel Pacifico raccogliendo la notizia – confortante – delle *sconcertanti perdite* subite dalla U.S. Navy in quel settore, oltre a quella del confermato interesse degli Stati Uniti per la collaborazione della flotta italiana e al perdurante, inquietante silenzio dei russi in merito alla possibilità di una pace separata tra Mosca e Berlino.

Convinto della sincerità, magari un po' ingenua, dei suoi interlocutori, Maugeri (oltremodo soddisfatto anche dell'osservazione, fatta da Taylor, sulla piacevole condizione *shipshape* della nave e dei suoi marinai in contrasto con quanto andavano affermando gli

inglesi, evidentemente tesi a svalutare, per quanto possibile, l'immagine della Regia Marina agli occhi dei loro potenti cugini transatlantici) si accinse a fare un rapporto a de Courten perfettamente in linea con i *sospetti* che andava maturando da ormai due settimane e con le correnti *deduzioni* riferite anch'esse al proprio sempre poco persuaso capo di Stato Maggiore.

Opere e omissioni

De Courten si era a sua volta deciso, il 5 sera, a mettere a parte il proprio più stretto collaboratore, ammiraglio Sansonetti, sia pure soltanto in via generica, dell'intenzione del governo di negoziare con gli angloamericani chiedendogli, nel contempo, le sue impressioni. Il capo di S.M. aveva inoltre diramato, sempre su istruzioni del Comando Supremo e dello stesso Sovrano, una nuova serie di disposizioni (dopo quelle analoghe già impartite alla fine della prima settimana di agosto e per il 23 di quello stesso mese) volte a prevenire un eventuale colpo di mano tedesco a Roma e contro la flotta. Il pomeriggio del 6 De Courten, infine, ricevette da un riluttante e, al solito, taciturno Ambrosio, il famoso *Promemoria Dick* (portato a Roma dal maggiore del Regio Esercito – e braccio destro di Castellano – Luigi Marchesi per il mezzogiorno del 5 settembre), dedicato alle istruzioni per il movimento delle navi da guerra e mercantili italiane al momento dell'armistizio. De Courten rimase *impietrito* - come avrebbe scritto in seguito lui stesso - sia dallo stato, evidentemente molto più avanzato del previsto, delle trattative, sia dalla disposizione di apertura che prevedeva, come punto di riunione delle navi italiane, un elenco di porti in mano avversaria.

Uscito finalmente dal riserbo mantenuto fino a quel momento il capo di Stato Maggiore della marina manifestò in *termini vivacissimi* la propria opposizione, cui Ambrosio replicò, succintamente, affermando che quel documento doveva essere considerato *lettera morta* e che gli angloamericani non avrebbero sollevato difficoltà al trasferimento della squadra di la Spezia alla Maddalena, evento questo già previsto, dallo Stato Maggiore Generale, sin dal giorno 6 nel caso di un colpo di mano germanico diretto contro il Regio governo.

In effetti Ambrosio (vincolato, naturalmente, al segreto sulle

trattative dirette con gli americani intercorse le notti sul 30 e sul 31 agosto) giocava sul sicuro visto che il trasferimento della flotta alla Maddalena era una delle condizioni base affrontate sul litorale laziale a pena, per gli statunitensi, di veder compromesso proprio l'unico, reale obiettivo della loro campagna nel Mediterraneo.

Poco persuaso dalle generiche, rassicuranti parole di Ambrosio, de Courten replicò, nel corso di quell'*aspro contrasto*, dichiarando che avrebbe risposto per iscritto, nonostante gli obblighi di segretezza accampati fino a quel momento, a quel promemoria e che quello stesso documento sarebbe rimasto, nel frattempo, *lettera morta* per tutti.

Con l'aiuto di Sansonetti (intento a battere, materialmente, a macchina, la notte sul 7, la replica di de Courten) venne quindi redatto, nel corso di poche, affannose ore precedute, oltretutto, dalla necessità, apparsa evidente sin dal pomeriggio del 6, di dover affrontare, di lì a qualche giorno, un nuovo sbarco avversario in grande stile nel Tirreno e fors'anche nello Jonio[23], un apposito promemoria riservatissimo.

L'ammiraglio de Courten, dopo aver riordinato mentalmente le varie informazioni raccolte a pezzi e bocconi qua e là nel corso degli ultimi mesi, sottolineò con militare chiarezza nel documento in parola e in aggiunta alle proprie irrinunciabili considerazioni etiche che: "Non è inopportuno rilevare che la flotta italiana costituirebbe un apporto di enorme importanza per la guerra nel Pacifico basti osservare che gli Anglo-americani possiedono in tutto solo sei corazzate simili per grandezza, potenza e velocità alle nostre tre *Roma* e che queste navi in tanto valgono in quanto sono armate da chi le conosce a fondo, trattandosi di organismi estremamente complessi.

È probabilmente per questo che nell'ultimo periodo esse sono state ostentatamente risparmiate. Ed è quindi su queste che bisogna far leva. È certo che, se fossero costrette a condizioni umilianti, le navi, nonostante ogni ordine in contrario, si autoaffonderebbero"[24]. La drammaticità del momento aveva pertanto spinto de Courten a sorvolare sulle sensate obiezioni, da lui formulate fino a quel momento, in merito all'autonomia di quelle navi a causa, tra l'altro, dell'osservazione, fatta quella notte dall'ammiraglio Sansonetti, in base alla quale, al di là della fattibilità dei necessari lavori di adattamento, il teatro del Mar dei Coralli dove la marina statunitense aveva concentrato da ormai più di un anno le proprie

inglesi, evidentemente tesi a svalutare, per quanto possibile, l'immagine della Regia Marina agli occhi dei loro potenti cugini transatlantici) si accinse a fare un rapporto a de Courten perfettamente in linea con i *sospetti* che andava maturando da ormai due settimane e con le correnti *deduzioni* riferite anch'esse al proprio sempre poco persuaso capo di Stato Maggiore.

Opere e omissioni

De Courten si era a sua volta deciso, il 5 sera, a mettere a parte il proprio più stretto collaboratore, ammiraglio Sansonetti, sia pure soltanto in via generica, dell'intenzione del governo di negoziare con gli angloamericani chiedendogli, nel contempo, le sue impressioni. Il capo di S.M. aveva inoltre diramato, sempre su istruzioni del Comando Supremo e dello stesso Sovrano, una nuova serie di disposizioni (dopo quelle analoghe già impartite alla fine della prima settimana di agosto e per il 23 di quello stesso mese) volte a prevenire un eventuale colpo di mano tedesco a Roma e contro la flotta. Il pomeriggio del 6 De Courten, infine, ricevette da un riluttante e, al solito, taciturno Ambrosio, il famoso *Promemoria Dick* (portato a Roma dal maggiore del Regio Esercito – e braccio destro di Castellano – Luigi Marchesi per il mezzogiorno del 5 settembre), dedicato alle istruzioni per il movimento delle navi da guerra e mercantili italiane al momento dell'armistizio. De Courten rimase *impietrito* - come avrebbe scritto in seguito lui stesso - sia dallo stato, evidentemente molto più avanzato del previsto, delle trattative, sia dalla disposizione di apertura che prevedeva, come punto di riunione delle navi italiane, un elenco di porti in mano avversaria.

Uscito finalmente dal riserbo mantenuto fino a quel momento il capo di Stato Maggiore della marina manifestò in *termini vivacissimi* la propria opposizione, cui Ambrosio replicò, succintamente, affermando che quel documento doveva essere considerato *lettera morta* e che gli angloamericani non avrebbero sollevato difficoltà al trasferimento della squadra di la Spezia alla Maddalena, evento questo già previsto, dallo Stato Maggiore Generale, sin dal giorno 6 nel caso di un colpo di mano germanico diretto contro il Regio governo.

In effetti Ambrosio (vincolato, naturalmente, al segreto sulle

trattative dirette con gli americani intercorse le notti sul 30 e sul 31 agosto) giocava sul sicuro visto che il trasferimento della flotta alla Maddalena era una delle condizioni base affrontate sul litorale laziale a pena, per gli statunitensi, di veder compromesso proprio l'unico, reale obiettivo della loro campagna nel Mediterraneo.

Poco persuaso dalle generiche, rassicuranti parole di Ambrosio, de Courten replicò, nel corso di quell'*aspro contrasto*, dichiarando che avrebbe risposto per iscritto, nonostante gli obblighi di segretezza accampati fino a quel momento, a quel promemoria e che quello stesso documento sarebbe rimasto, nel frattempo, *lettera morta* per tutti.

Con l'aiuto di Sansonetti (intento a battere, materialmente, a macchina, la notte sul 7, la replica di de Courten) venne quindi redatto, nel corso di poche, affannose ore precedute, oltretutto, dalla necessità, apparsa evidente sin dal pomeriggio del 6, di dover affrontare, di lì a qualche giorno, un nuovo sbarco avversario in grande stile nel Tirreno e fors'anche nello Jonio[23], un apposito promemoria riservatissimo.

L'ammiraglio de Courten, dopo aver riordinato mentalmente le varie informazioni raccolte a pezzi e bocconi qua e là nel corso degli ultimi mesi, sottolineò con militare chiarezza nel documento in parola e in aggiunta alle proprie irrinunciabili considerazioni etiche che: "Non è inopportuno rilevare che la flotta italiana costituirebbe un apporto di enorme importanza per la guerra nel Pacifico basti osservare che gli Anglo-americani possiedono in tutto solo sei corazzate simili per grandezza, potenza e velocità alle nostre tre *Roma* e che queste navi in tanto valgono in quanto sono armate da chi le conosce a fondo, trattandosi di organismi estremamente complessi.

È probabilmente per questo che nell'ultimo periodo esse sono state ostentatamente risparmiate. Ed è quindi su queste che bisogna far leva. È certo che, se fossero costrette a condizioni umilianti, le navi, nonostante ogni ordine in contrario, si autoaffonderebbero"[24]. La drammaticità del momento aveva pertanto spinto de Courten a sorvolare sulle sensate obiezioni, da lui formulate fino a quel momento, in merito all'autonomia di quelle navi a causa, tra l'altro, dell'osservazione, fatta quella notte dall'ammiraglio Sansonetti, in base alla quale, al di là della fattibilità dei necessari lavori di adattamento, il teatro del Mar dei Coralli dove la marina statunitense aveva concentrato da ormai più di un anno le proprie

maggiori risorse non implicava, in realtà, distanze maggiori di quelle che avevano caratterizzato la guerra nel Mediterraneo orientale.

Il promemoria in questione, tuttavia, non venne consegnato al titolare del Comando Supremo che nella giornata dell'8, data la momentanea assenza di Ambrosio.

Nel corso della giornata del 7, dedicata da De Courten a un incontro particolare con l'ammiraglio Bergamini e a una riunione generale con gli alti Comandanti Navali e territoriali dedicata al previsto, imminente sbarco angloamericano e un eventuale, contemporaneo colpo di mano tedesco contro la flotta (dato per molto probabile dal governo) il quadro, incompleto, delle informazioni relative all'atteggiamento degli americani nei confronti dell'Italia e della sua marina era stato arricchito da un'ulteriore pennellata.

In seguito al sempre più evidente disagio dell'ammiraglio Girosi (non messo più a parte del seguito dell'*affaire*, avocato in pieno dal Comando Supremo dopo il primo contatto lasciandogli anzi credere che la cosa, ammesso che fosse andata avanti, era destinata, comunque, a svilupparsi in tempi lunghi) e a una fuga di notizie verificatasi tra il 5 e il 6 di settembre, lo Stato Maggiore Generale aveva deciso di ricorrere, per coprire le proprie tracce, alla tradizionale tecnica del *polverone*.

Ambrosio mise pertanto al corrente de Courten sottoponendogli una versione *arrangiata* delle cose. Venne infatti rivelato discretamente all'ammiraglio che a Livorno era stato appena arrestato, dai Reali Carabinieri, un ex prigioniero di guerra italiano, liberato dagli statunitensi per motivi di salute, latore di una lettera indirizzata all'ammiraglio Girosi dal fratello, cittadino americano e ufficiale della U.S. Navy, sottoponendo al capo di Stato Maggiore il testo del primo messaggio, pervenuto via Svizzera, assicurandolo, nel contempo, che la proposta non aveva trovato "alcun accoglimento, né formale né sostanziale".

La relazione americana rintracciata a New York è, su quest'ultimo punto, formale, in quanto recita, letteralmente: "OSS underground approach to Italian Navy was known by Italian Secretary of Navy De Courten, prior to D-Day. He did not prevent communications but also did not aid us prior to D-Day".

La successiva giornata dell'8, essendo stata ormai apprezzata la direttrice di marcia dei convogli avversari in direzione del Golfo di Napoli, fu trascorsa predisponendo l'uscita della Squadra dalla

Spezia in vista dell'ultima azione, apparentemente senza speranze, del nucleo principale della flotta contro le sei navi di linea e le portaerei avversarie, nonostante le legittime speranze di poter disporre, finalmente, da parte della Luftwaffe e della Regia Aeronautica, di un adeguato ombrello aereo.

L'uscita era stata fissata per le ore 14.00.

Il generale Ambrosio, tuttavia, cui de Courten consegnò subito, di prima mattina, il proprio precedentemente menzionato promemoria di protesta, apparve stranamente loquace rivelando che gli angloamericani avevano confermato il concentramento della flotta italiana nelle loro basi con la sola eccezione di un incrociatore e quattro cacciatorpediniere a disposizione del Sovrano per il suo trasferimento alla Maddalena in caso di aggressione tedesca.

Per quanto Ambrosio avesse provveduto, nel corso di quel medesimo colloquio, a non chiudersi alcuna porta alle spalle visto che si era affrettato a soggiungere che le trattative, comunque, continuavano e che nutriva la speranza di ottenere lo stesso *qualcosa*, De Courten tornò con l'animo oppresso a Supermarina essendo convinto, come già aveva detto a Bergamini il giorno prima, che la flotta correva il concreto rischio di avere contemporaneamente due nemici (tedeschi e *alleati*, con gli inglesi in testa) e nessun amico, orientandosi una volta di più, se del caso, a ordinare l'autoaffondamento.

Per le 14.00 il Comando Supremo comunicò, come già era accaduto il precedente 10 luglio, di non uscire. Quest'ordine, privo di motivazione, fu rinnovato, seccamente, nel pomeriggio senza che fosse anticipata la consueta riunione dei capi di Stato Maggiore. Per quanto esistesse ancora, forzando, un margine operativo per poter intervenire, comunque, entro la mattina del 9 nel golfo di Napoli in coincidenza col previsto e più delicato momento delle operazioni di sbarco – forza di protezione a distanza avversaria e aeronautica angloamericana permettendo, naturalmente – la perplessità e la tensione, a Supermarina, diventavano sempre più acute man mano che i grandi orologi appesi ai muri scandivano il passare dei minuti e delle ore.

Alle 17.30, infine, il telefono della linea diretta di de Courten squillò. L'ammiraglio doveva recarsi per le 18.00 al Quirinale.

(1) Il 26 aprile del 1943 l'incaricato d'affari statunitense a Tangeri, Rivers Childs, era stato contattato da un italiano "vicino agli ambienti del consolato" che gli aveva rimesso un memorandum relativo alle richieste italiane in vista di una pace separata formulate dall'opposizione facente capo alla Principessa di Piemonte, in quel momento attivissima nei propri sforzi volti ad arrivare, d'intesa col marito e con tutte le principali componenti imprenditoriali ed economiche italiane, all'abdicazione del Sovrano, al rovesciamento del regime e alla fine della guerra. Dopo aver messo bene in chiaro l'impossibilità, pratica e morale, di un conflitto italo – tedesco il documento, che terminava con la seguente frase: "The new internal regime of Italy will depend above all upon the doom to be imposed upon her" sollecitava, come già nel novembre del 1942, l'integrità del territorio nazionale e quella della flotta, oltre alla ripresa di libere relazioni commerciali. Gli inglesi, venuti a sapere della cosa, liquidarono sprezzantemente l'episodio commentando, seccamente "Almost as much if they had won the war". Antonio Varsori, Italy and Britain..., op. cit. pg. 484. Le perduranti speranze italiane, se non più di vincere, quantomeno di non perdere la guerra, furono peraltro, rinfocolate dal discorso, tenuto al congresso dal sottosegretario di stato agli esteri statunitense Sumner Welles il 21 maggio del 1943, secondo il quale: "l'assurda politica economica prebellica inglese era stata una delle principali cause del conflitto". Intervento cui il sottosegretario di stato agli esteri italiano Bastianini aveva risposto, molto favorevolmente, alla camera già il giorno successivo. Interessante è poi l'annotazione fatta da Alberto Pirelli nei propri Taccuini subito dopo il convegno di Feltre tra Hitler e Mussolini del 19 luglio 1943, in base alla quale si poteva sperare (in coincidenza con la missione diplomatica affidata al banchiere Fummi alla volta di New York e con le rinnovate iniziative della Principessa di Piemonte, risoluta ormai a battere la sola via degli Stati Uniti) in una "...pace discreta...avere forse, al posto dell'Etiopia - una colonia più ricca, come il Camerun... Alberto Pirelli, op. cit. pg. 457. Il ministro degli esteri britannico Eden avrebbe a sua volta replicato, brutalmente il 24 luglio del 1943, dopo che l'eco delle parole di Pirelli gli era giunta attraverso la Svizzera, annotando in margine che: "Italians of Pirelli's type have a lot to learn". Richard Lamb, The Ghosts of Peace, Ed. Michael Russel, Salisbury, 1987, pg. 191. Roosevelt, infine, riponeva le proprie speranze, fino al luglio del 1943, in una rinnovata visita di Myron Taylor in Vaticano messa allo studio sin da giugno, nonostante Eden avesse fatto subito sapere di "not much like it".

(2) Paola Ottonello, "Gran Bretagna e Italia dall'armistizio alla cobelligeranza", Nuova storia contemporanea, luglio-agosto 2001, pg. 85.

(3) Enzo Biagi, "L'ultimo capitano di ventura", la seconda guerra mondiale, parlano i protagonisti, Supplemento al Corriere della Sera, 1989, pg. 570.

(4) In effetti le notizie provenienti dal Pacifico non erano fatte per rassicurare. La conquista, appena avviata, della Nuova Georgia, invasa alla fine di giugno del 1943, aveva ben presto richiesto, per venire a capo degli 8.000 giapponesi asserragliati laggiù, l'invio, in aggiunta ai 15.000 fanti previsti ori-

ginariamente per l'intera operazione di altri 15.000 uomini, arrivando, alla fine, alla conquista dell'aeroporto di Munda, principale obiettivo di quella campagna, solo per il 5 di agosto salvo "infognarsi", in seguito ad alcuni gravi errori tattici americani, nelle giungle di quella stessa isola fino al 9 ottobre 1943. Queste lugubri avvisaglie (la nuova, rischiosa strategia statunitense del c.d. salto della rana fu adottata, a sua volta, soltanto nell'autunno del 1943) indussero il Pentagono a trasmettere, il 23 luglio 1943, una lettera d'intenti alla Convair in vista della realizzazione del futuro bombardiere transcontinentale esamotore "B 36" (noto, in seguito, come "Peacemaker" e caratterizzato da un'autonomia di 15.000 km e da un carico offensivo di sei tonnellate di bombe), data la sempre minore probabilità di riuscire, in quelle condizioni, a conquistare gli aeroporti delle isole Marianne necessari per far operare a pieno regime i quadrimotori "B 29". Il successivo 19 agosto 1943 furono quindi ordinati 100 "B 36", decisione non facile in quanto il costo di quei non numerosi velivoli – il cui primo prototipo avrebbe volato appena l'8 agosto del 1946 – era di ben 600 milioni di dollari, una cifra pari, cioè, a poco più di metà di quello che sarebbe stato il costo, finale, del Progetto Manhattan destinato a realizzare la prima bomba atomica. La priorità assegnata al contratto del 19 agosto fu peraltro ridotta, nel settembre del 1943, in seguito all'armistizio italiano visto che ora era possibile rivedere sia gli equilibri navali globali sia, come si è visto, la durata stessa della guerra nel Pacifico. Storia dell'aviazione, ed. Fratelli Fabbri, n. 99, 1973.

(5) Per il calendario perpetuo vedi http://digilander.iol,it/paolobona/astro/calendario.html

(6) Il caso volle, una volta di più, che la comunicazione americana arrivasse subito dopo l'inutile, ultimo tentativo, esperito tra il 15 e il 16 di agosto da Re Boris di Bulgaria, genero di Vittorio Emanuele, di convincere Hitler a intavolare le sempre pendenti trattative con l'URSS accettando, una buona volta, il ritorno ai confini del 1941. Il Re d'Italia aveva tentato a sua volta di promuovere a questo scopo un incontro personale col Cancelliere tedesco sin dal 26 luglio tramite l'addetto militare a Berlino, generale Efisio Marras, ma l'ufficiale era tornato, la sera del 31, dal quartiere generale tedesco con la risposta, dura, negativa e preoccupante del Führer (oramai perso dietro i propri sogni nibelungici di liberazione dell'amico italiano deposto e segregato chissà dove) recando notizie che caddero, come ricorda Jo di Benigno nel suo "Occasioni mancate", ed. S.E.I. Roma, 1945, pg. 94, "come un colpo di fulmine" nell'ambiente, fino ad allora rilassato e confidente, dello Stato Maggiore dell'esercito tanto da spingere il governo a mandare quella notte stessa (dopo aver ricevuto per telefono un primo, sintetico messaggio di risposta negativa fatto pervenire da Marras già per il 30) il ministro degli esteri Raffaele Guariglia a prendere contatto con l'ambasciatore inglese in Vaticano per un primo, inutile, tentativo di sondaggio armistiziale con il nemico.

(7) La comprensibile premura statunitense a chiudere la trattativa tra gli italiani era stata influenzata anche dal falso allarme, propagatosi il 27 di agosto, di un'inavvertita uscita della *Tirpitz* in Atlantico che aveva spinto la U.S.

Navy ad inviare d'urgenza, a Terranova, la nuovissima nave di linea *Iowa*, non ancora a punto né addestrata, per parare un eventuale attacco della temuta corazzata tedesca spinto, magari, fin nelle acque degli Stati Uniti. Per quanto la paura fosse, alla fine, rientrata per l'inizio di settembre, i timori statunitensi erano rimasti grandi, al pari della premura fatta agli inglesi per un rientro definitivo delle due "KGV" dal Mediterraneo alla Gran Bretagna. L'improvvisa, inattesa apparizione, la notte sull'8 di settembre, della *Tirpitz* e dello *Scharnhorst* davanti alle basi alleate delle isole Spitzbergen, prese d'assalto da una ben pianificata incursione tedesca, indusse infine Washington a mettere giù un vero e proprio ultimatum rivolto agli inglesi e, superato, infine, soltanto dagli avvenimenti mediterranei delle successive ventiquattr'ore.

(7)[bis] Discorso, quest'ultimo, di non piccola importanza. A parte l'indipendentismo siciliano, è un fatto che sia i diari del Maresciallo Caviglia, sia i taccuini di Pirelli parlano di riunioni separatiste indette, nel novembre 1942, da alcuni importanti industriali tessili del nord legati a filo doppio agli inglesi, allora e in seguito. Il tema degli incontri era quello di valutare la fattibilità di un golpe destinato a creare un nuovo stato indipendente a nord al momento della pace.

(8) Saverio Tutino, "Diari paralleli", Storia Illustrata, gennaio 1990. Alessandro Pastore, Alpinismo e storia d'Italia, dall'Unità alla Resistenza, ed. Il Mulino, Bologna, 2003.

(9) Luigi Mondini, "Cinque mesi ai piedi di Montecassino", Storia Illustrata, luglio 1963, pg. 35.

(10) Per questo decisivo punto della questione si veda, di Marco Grandi, Avalanche, storia di un'occasione perduta, ed. Brigati, Genova, 1997, libro basato, a sua volta, sulla traduzione di un lungo memorandum inglese custodito presso il PRO (W.O. 10006/39126). Per gli aspetti relativi alla ripresa del traffico commerciale e all'alimentazione della popolazione italiana fino alla congiungente Pisa - Rimini (anche se non era escluso, da parte degli americani, che un razionale risparmio delle forze avrebbe probabilmente spinto i tedeschi ad arroccarsi a guardia sulle Alpi limitandosi a conservare, in quell'ipotesi, il solo Alto Adige) vedi, di Kevin Smith, Conflict over Convoys, ed. Cambridge Universitary Press, Cambridge, 1996, pg. 210.

(11) Giorno in cui il generale Mario Roatta, capo di Stato Maggiore dell'Esercito riparato a Brindisi il pomeriggio del giorno prima a bordo della Regia Corvetta *Baionetta*, diramò (a mezzo radio e volantini) il nuovo ordine "Considerare le truppe tedesche come nemici" anche se questa stessa disposizione sarebbe stata, successivamente smentita, il 12 settembre, dal Comando Supremo che si risolse, infine, a confermarla, a bocce ormai ferme, appena il 14 di settembre dopo – cioè – l'arrivo a Brindisi delle prime truppe angloamericane e l'ormai evidente ritirata dei tedeschi dalle Puglie. Ferdinando di Lauro, "Sardegna, settembre '43" in Saggi di Storia Etico - Militare, ed. Ufficio Storico Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1976, pg. 390.

(12) Di per se stessa talmente secondaria e abboracciata, nell'ottica del Regio Governo, da non disporre neppure di un mezzo di collegamento con

Roma. Castellano rimase, pertanto, muto e ininfluente fino al suo ritorno, il 27 di agosto, nella capitale. Quello stesso, intraprendente generale assunse, infine, da allora in poi – dopo tre giorni di discussioni durante le quali il ministro degli esteri Guariglia sconsigliò ripetutamente di battere quella strada – il ruolo di interlocutore privilegiato degli angloamericani. Questa scelta fu favorita a sua volta dagli anglosassoni soltanto a causa dell'evidente, scarsa perizia diplomatica di quell'ambizioso ufficiale italiano, subito correttamente apprezzata dal nemico, tanto da spingerlo ad annullare, all'ultimo minuto, la già prevista consegna, per la sera del 18 agosto, delle clausole dell'armistizio militare c.d. "corto" al ben altrimenti professionale console generale a Tangeri Alberto Berio. Quest'assai più competente e prudente esponente del ministero degli Esteri aveva a sua volta già contattato, su mandato esplorativo e seguendo le istruzioni di Guariglia, gli inglesi sin dal 5 agosto ricevendo, nei giorni successivi, soltanto risposte interlocutorie senza che i britannici provvedessero ad avvisare Eisenhower e tacendo, nel contempo, anche con Roosevelt in merito a questo primo, serio contatto italiano fino al 12 di quello stesso mese.

(13) Dino Grandi, Il mio paese, ed. Il Mulino, Bologna, 1985, ppgg. 318 e 657. Lo stesso Grandi avrebbe scritto, il 1 marzo 1944, a Stimson: "Noi abbiamo organizzato due volte l'operazione che finalmente ebbe luogo nel luglio 1943: nel maggio del 1941, immediatamente dopo la criminale campagna di Grecia, e di nuovo nell'autunno del 1942 al tempo dello sbarco alleato in Nord Africa". Renzo De Felice, Mussolini l'alleato, tomo II, ed. Einaudi, Torino, 1990, pg. 1233.

(14) Elena Aga Rossi, Una nazione allo sbando, ed. Il Mulino, Bologna, 1993, pg. 104.

(15) Ammiraglio Silvio Salza, La guerra in Mediterraneo e l'Italia nelle conferenze del Fuehrer, Rivista Marittima, aprile 1949, pg. 12.

(16) Renzo De Felice, Storia degli ebrei italiani sotto il fascismo, op. cit. pg. 527.

(17) Che arrivò a scrivergli, il 18 giugno 1936: "Non occorre che io le dica quanto sia orgoglioso della magnifica opera da lei svolta a Roma nonostante le molteplici, ardue circostanze...Lei è una persona eccezionale a cui sono molto grato". Arthur D. Morse, Mentre sei milioni morivano, ed . Mondadori, Verona, 1978, ppgg. 52-51.

(18) Franco Maugeri, Ricordi di un marinaio", ed. Mursia, Milano, 1980, pg. 134.

(19) E per le quali sono grato ad Aldo Fraccaroli (in quel momento in servizio al Ministero presso l'Ufficio collegamento stampa del Ministero della marina) che non aveva saputo resistere alla tentazione di annotare, su uno dei suoi preziosi quaderni, i bollettini informativi, provenienti da Lisbona, relativi alle perdite navali avversarie, accertate o presunte, allo scopo di aggiornare, quando sarebbe stato possibile, i propri annuari navali.

(20) Raffaele Guariglia, Ricordi, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1950, pg. 658. È altresì opportuno ricordare, per completezza, che subito dopo il 25 di luglio la frazione sempre numericamente dominate degli italo -

americani moderati di Gene Pope aveva preso la palla al balzo spiazzando, ben presto, i vociferanti, ma pochi, fautori estremi dell'antifascismo in vista di un ordinato e non settario passaggio dell'Italia alla democrazia. Vedi, al proposito, di Sergio Romano, Lo scambio ineguale, op. cit.

(21) Il Comandante Giuriati, giunto a Biserta alle 15. 30 dell'8 settembre, fu subito interrogato dagli angloamericani, desiderosi di conoscere lo stato delle difese e, soprattutto, qualsiasi informazione utile relativa agli sbarramenti posti a protezione del golfo di Salerno. L'ufficiale italiano, convinto di dover svolgere semplicemente compiti di collegamento navale e di consulenza per la costituenda, futura commissione d'armistizio, rifiutò seccamente di rispondere a qualsiasi domanda. Sottoposto a ripetute pressioni continuò a tacere, tanto da costringere gli "alleati" a ricorrere a Castellano per cercare di sapere quanto volevano. Il generale italiano si affrettò a ordinare a Giuriati di rispondere a tutte le domande che gli venivano poste, ma ancora una volta il comandante rifiutò ostinatamente. Fu soltanto il 9 settembre mattina, dopo che Supermarina aveva preso contatto con il proprio ufficiale fornendogli le necessarie istruzioni e autorizzazioni, che Giuriati accettò di collaborare. Melton S. Davis, Chi difende Roma?, ed. Rizzoli, Milano, 1973, pg. 355. È probabile che il ricordo dell'episodio di Tunisi sia tornato alla mente di quell'ufficiale vent'anni dopo. Nel 1964 l'ormai Capo di Stato Maggiore della marina, ammiraglio Ernesto Giuriati, troncò infatti immediatamente, come racconta Pietro Ignazi nel proprio "Il potere dei partiti – la politica in Italia dagli anni Sessanta a oggi", ed. Laterza, Bari, 2002, pg. 16, i non chiari discorsi fattigli, quell'anno, da ambienti dell'esercito in merito alla linea da tenere nel caso di un possibile colpo di stato, negando immediatamente la disponibilità di una qualsiasi assistenza da parte della rete di comunicazioni della marina e mettendo così fine, all'istante, con militare chiarezza, ai vaghi argomenti intavolati da alcuni esponenti delle altre Forze Armate e allo stesso evolversi, troncato sul nascere, di quella vicenda.

(22) Destinati a loro volta (cosa di cui Maugeri e de Courten non erano a conoscenza, convinti come erano, casomai, che si trattasse di due plenipotenziari americani incaricati di definire l'eventuale, futuro armistizio), a verificare la situazione a Roma in vista del trasferimento – a mero titolo di truppa d'occupazione e non per sostenere scontri di sorta con i tedeschi – dell'82ª Divisione paracadutisti USA; quest'operazione, come è noto, fu annullata affannosamente alle prime ore dell'8 settembre essendo stata accertata la concreta possibilità, fino a quel momento, per contro, esclusa ottimisticamente a priori, sia dagli americani, sia dagli italiani, di una reazione germanica. Massimo Mazzetti, "L'armistizio con l'Italia in base alle relazioni ufficiali anglo – americane", Memorie storiche militari, Ufficio Storico dello Stato Maggiore dell'Esercito, Roma, 1978.

(23) Circostanza, quest'ultima, che i sempre sereni generali dello Stato Maggiore Generale ammisero, alla fine, nonostante le sollecitazioni di Supermarina, soltanto il primo pomeriggio del 7 settembre spingendo il comprensibilmente ansioso maggiore Marchesi a rintracciare, finalmente, alla stazione di Torino, il generale Ambrosio (recatosi il 6 sera nel capoluogo

piemontese per sovraintendere al trasloco della sua residenza da lì a Roma) comunicandogli la notizia dell'imminente sbarco angloamericano in piena contraddizione con la notizia "ufficiosa", fatta pervenire da Castellano a Roma il 5, di una prossima invasione "concordata" da attendere tra il 10 e il 15 settembre. È appena il caso di notare, infine, che la celebre sceneggiata, recitata a colpi di minacce di bombardamenti devastanti su Roma fatta il 3 di settembre da un inamidato generale Alexander – intento a battere furiosamente il frustino contro i propri lucidissimi stivali – a beneficio di Castellano e del suo interprete, console Franco Montanari, per sollecitare il deposito, presso l'ambasciata britannica in Vaticano, della firma di procura di Badoglio che delegava lo stesso Castellano a sottoscrivere, formalmente, l'armistizio, era legata, in realtà, alla natura puramente navale dei movimenti dei convogli d'invasione. In effetti gli inglesi non avevano tutti i torti, visto che si erano ridotti ormai, dopo settimane di defatiganti trattative, alle ultime ore (e non più giorni) utili per dare il via alla complessa macchina del traffico marittimo volto all'occupazione dell'Italia. Il già previsto, regolarmente in corso e mai contromandato movimento di trasferimento, in Gran Bretagna, nell'Oceano Indiano e, addirittura, nel Pacifico, del grosso della macchina bellica americana stava infatti per compromettere per sempre le ultimissime speranze inglesi di arrivare, in un modo o nell'altro, all'agognata vittoria medio orientale. Soltanto dopo la cerimonia della firma fu possibile dare la luce verde ai primi convogli d'invasione che erano per contro destinati, in caso di un ancora possibile rifiuto italiano, a trasformarsi all'istante in semplici trasporti truppe alla volta dell'Inghilterra.

(24) Francesco Mattesini, "L'armistizio dell'8 settembre 1943", Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare, giugno 1993, ppgg. 57 – 58.

CAPITOLO OTTAVO

Il Consiglio della Corona

"È stato più di un crimine,
è stato un errore"
(Fouché, 1804)

L'uscita di sicurezza

La storia del disgraziato armistizio italiano dell'8 settembre 1943 è talmente nota che non è certo il caso di rinnovarla una volta di più. Ciò che preme in questa sede, tuttavia, sulla base dell'inedita documentazione statunitense posta alla base di questo studio, è sottolineare il fatto che proprio il lineare atteggiamento assunto da de Courten nel corso delle vicende precedenti l'armistizio avrebbe dovuto rappresentare, agli occhi dei responsabili dell'armistizio appena stipulato, la scappatoia per salvare, come si suol dire, capra e cavoli.

Non contenti di aver trattato, ingannando un po' tutti se il traghetto dell'Italia fuori dalla guerra e dalla sua alleanza continentale con la Germania promettendo – all'insaputa degli interessati – l'appoggio futuro della Regia Marina agli americani, gli ufficiali dell'esercito italiano responsabili di quella disinvolta operazione avevano anche concepito, la sera del sette settembre, davanti alla mala parata del prossimo sbarco angloamericano, ormai chiaramente indirizzato non a portata di Roma, la necessaria via d'uscita. La procura rilasciata a Castellano, e sollecitata sin dal 2 settembre dagli angloamericani, mediante la quale quel generale era autorizzato a sottoscrivere l'armistizio, era stata infatti sottoscritta da Badoglio e non dal Sovrano.

Una volta che il Re (a quanto pare ignaro, al pari di Guariglia, di quest'ulteriore passo e ancora convinto che tutto fosse ancora nella fase, nebulosa, delle trattative) avesse disconosciuto l'operato dell'anziano Maresciallo Badoglio e dell'intraprendente generale Ambrosio, sarebbe stato pertanto possibile, secondo il parere dei più, rinnegare l'intera, confusa vicenda, anzi l'*avventura*, secondo l'espressione usata, il pomeriggio dell'8 settembre 1943, dal ministro degli esteri italiano.

Proprio in forza di quello stesso articolo 5 dello Statuto già usato dal Gran Consiglio del fascismo per sfiduciare la dittatura personale di Mussolini soltanto al Re apparteneva, infatti, il potere esecutivo, visto che lui solo "...dichiara la guerra, fa i trattati di pace, d'alleanza di commercio e altri"; Badoglio, pertanto, data la sua condizione di falsus procurator, se non di prevaricatore, avrebbe potuto e dovuto essere dimesso dal Sovrano.

Ancora una volta metà spinto e metà trascinato in questa faccenda così come era già avvenuto, in fin dei conti, al momento del 25 luglio, Vittorio Emanuele avrebbe potuto rinnegare in tal modo ogni cosa elevando, questa volta, al rango di Primo Ministro e di utile paravento del sempre attivo Comando Supremo, il Maresciallo Enrico Caviglia. Non a caso, invero, Ambrosio si era affrettato, già il pomeriggio del 7 settembre, a mandare la propria macchina di servizio a Finale Ligure allo scopo di imbarcare il prima possibile, a bordo del medesimo treno che stava riportando da Torino a Roma il capo di Stato Maggiore Generale, il coriaceo, ma limpido Maresciallo ligure[1].

Pessimista eccezionale, ormai quasi completamente sordo, ma con una fama di soldato immacolato notoriamente deciso, se proprio si doveva uscire dalla guerra, a farlo con l'assenso, dibattuto in modo leale, dei tedeschi, il Maresciallo era da tempo l'alternativa (auspicata, per esempio, da Grandi) all'ambizioso, astuto e discusso Duca di Addis Abeba, in quel momento più o meno nominalmente al potere.

Recita a soggetto

La parte di causa scatenante della preventivata nuova crisi di governo avrebbe dovuto essere assunta, nelle intenzioni dei partecipanti al c.d. consiglio della Corona, fissato affannosamente e in lotta col tempo quell'assolato pomeriggio dell'8 settembre, proprio da de Courten. L'ammiraglio fu pertanto investito subito, a bella posta e appena arrivato, da Ambrosio, alla presenza di un pallido e muto Badoglio, prima ancora che fossero arrivati gli altri perso-

naggi convocati (il ministro degli esteri Guariglia, quello dell'aeronautica Sandalli - perfettamente *in linea*, sin dal 5 pomeriggio, con de Courten in omaggio alla comune natura, schiettamente ed esclusivamente militare dei due personaggi - quello della guerra, generale Sorice, il ministro della Real Casa conte Acquarone, annientato dall'imprevisto corso degli avvenimenti, il capo del SIM generale Carboni, il sottocapo di S. M. dell'esercito generale de Stefanis - inviato in sua vece dal prudente capo di SM generale Roatta, che già da qualche giorno sentiva puzza di bruciato - il generale Puntoni, Primo Aiutante di campo del Re - non invitato, ma legittimamente preoccupato per la sicurezza del Sovrano - e il maggiore Marchesi in qualità di persona informata dei fatti in attesa dell'arrivo del generale Zanussi) dichiarando drammaticamente che l'annuncio anticipato dell'armistizio, atteso ormai di lì a sera, da parte di Eisenhower mandava a monte tutti i progettati spostamenti dell'esercito. Dopo pochi istanti carichi di tensione tutti furono ammessi alla presenza del Sovrano che, in forma più controllata, ribadì il concetto dell'anticipo della notificazione dell'armistizio e il suo desiderio di conoscere l'opinione dei presenti in seguito a questa improvvisa ed imprevista *modifica della situazione*.

Subito Acquarone, secondo il copione concordato nel primo pomeriggio, chiese, sommessamente, a de Courten di dire qualcosa aspettandosi, legittimamente, un'indignata obbiezione a quell'immensa *pastetta* da parte del proprio lineare interlocutore. Il capo di Stato Maggiore replicò, a bassa voce, visto che aveva subito mangiato la peraltro trasparente foglia sottopostagli su un piatto d'argento, di non sapere cosa dire. Fu quindi la volta di Guariglia che soggiunse, sempre a mezza voce, a de Courten di aver sempre sconsigliato quell'avventura. A questo punto il Sovrano affrontò di petto de Courten chiedendogli cosa pensasse della questione ottenendo, per tutta risposta, la candida dichiarazione, fatta dal ministro della marina, di non sapere nulla né dell'armistizio, né dei suoi termini né, tantomeno, di date e di non poter, pertanto, esprimere pareri di sorta. *Visibilmente seccato*, come avrebbe ricordato il seguito il capo di S.M. della Marina, il Re si rivolse allora ad Ambrosio ordinandogli di fare il riassunto della situazione.

La scoperta dell'avvenuta firma, il 3, dell'armistizio, dell'attività di Castellano e della gravità di una situazione che esponeva il paese al concreto, anche se ancora non sicuro, rischio di una violenta

reazione tedesca senza poter contare, tra l'altro, su un valido aiuto da parte degli angloamericani, indusse nel giro di pochi minuti i presenti, nonostante la vociferante opposizione del maggiore Marchesi, peraltro privo di titoli per intervenire, a redigere un comunicato - da diramare via radio - di disconoscimento dell'armistizio cui sarebbe seguito, inevitabilmente, l'avvento di un nuovo Ministero.

La notizia, comunicata drammaticamente dal maggiore Marchesi, allontanatosi pochi minuti prima dalla stanza, della lettura, in quel momento, alla radio, da parte di Eisenhower[2], dell'armistizio italiano non modificò le cose, tanto che lo stesso de Courten si alzò, a questo punto, proponendo al Re di sconfessare l'operato del governo accettando le dimissioni di tutti i ministri e nominandone un altro col compito di continuare la guerra a fianco dei tedeschi. A questo punto il bailamme divenne generale (visto che qualcuno tra i presenti non intendeva cedere la propria poltrona) fino a quando il Re, dopo aver riportato l'ordine e aver interpellato, uno per uno, i presenti, pose termine alla discussione chiedendo di essere lasciato solo. Seguirono dieci minuti di silenzio al termine dei quali il Sovrano comunicò ai presenti di aver deciso di accettare l'armistizio dando, subito dopo, le necessarie disposizioni al Maresciallo Badoglio per il messaggio da leggere, alla radio, alla nazione.

Il Re

Cosa possa aver maggiormente influito, sull'animo del Sovrano, in quei minuti che avrebbero consegnato per i decenni a venire la nazione, storicamente sempre in bilico tra est e ovest, al mondo occidentale, non è dato sapere. È un fatto che in quel momento, ai fini del bottino, non esisteva, praticamente, alcuna differenza tra i risultati di un ancor possibile accordo tra russi e tedeschi lungo il vecchio confine del 1941 (seguito, inevitabilmente, e subito dopo, dalla conseguente pace generale) e quanto sembrava prospettarsi in seguito all'auspicata, insperata *tripartizione*[3] che aveva indotto, alla fine, il Regio Governo ad accettare di arrendersi secondo le regole di quella diplomazia segreta che aveva sempre rappresentato uno degli strumenti preferiti del mestiere del vecchio Re.

Forse si trattò di una scelta dettata dal senso della storia di cui

il Sovrano si considerava, notoriamente, un cultore, o forse fu una manifestazione, istintiva, del suo vecchio animo anti-tedesco. Senz'altro il grido di dolore e di pace che il popolo, a tutti i livelli, gli aveva fatto pervenire dall'inizio di quell'anno tremendo ebbe il suo peso, come pure la palpabile, diffusa sensazione, ormai da mesi nell'aria, che la pace generale fosse a portata di mano.

Certo fu un rischio calcolato dettato dall'ottimistica speranza, tipica anch'essa della solo apparentemente arida personalità del Re, che le cose sarebbero andate, alla fine, per il meglio e che i tedeschi si sarebbero ritirati, più o meno di buona grazia, accettando quella tripartizione e neutralizzazione dell'Italia che era stata alla base della sofferta decisione, presa il pomeriggio del primo di settembre, di rispondere con quel sibillino messaggio "La risposta è affermativa, ripeto affermativa", rivolto non tanto ai contatti in atto in capo a Castellano quanto a quelli verificatisi, le due notti precedenti, con gli americani tanto da spingere gli inglesi, il successivo 3 settembre, a pretendere in ben altra forma la conferma, da parte di Roma, delle attività di Castellano in Sicilia[4].

A carte scoperte

Per quanto ammirato dalla freddezza con cui il Sovrano aveva deliberato, alla fine, in così difficili circostanze, il da farsi senza alcun valido aiuto da parte dei propri spaiati e titubanti *consiglieri*, de Courten lasciò il Quirinale alla volta di Palazzo Vidoni, sede del Comando Supremo, del tutto persuaso ormai che la sola via da seguire fosse quella dell'autoaffondamento. La Casa Reale poteva e doveva, per il bene della nazione, mettere in gioco anche il proprio onore, ma che questo sacrificio non poteva essere affrontato dalla marina, di per se stessa legata a un'etica precisa che non poteva essere tradita a pena del dissolvimento della stessa Forza Armata.

La lettura, fatta in quella sede, da parte di Ambrosio, delle condizioni di armistizio, finalmente note, con la clausola iniziale del trasferimento della flotta nelle basi inglesi lo convinse, una volta di più, della necessità di quel gesto estremo spingendolo, oltretutto, come avrebbe scritto in seguito, a una *reazione violenta* nei confronti di Ambrosio. A questo punto, secondo le ricostruzioni correnti, il generale avrebbe silenziosamente porto a de Courten (e solo a lui, trattenutosi dopo la partenza dei capi di stato maggiore

dell'esercito, Roatta e dell'aeronautica, Sandalli) il famoso, anodino, *Documento di Quebec* portato da Castellano da Lisbona in Italia che avrebbe riaperto, viceversa, subitamente il cuore dell'ammiraglio alla speranza convincendolo, in un lampo, dell'inopportunità del sacrificio finale della marina facendo lampeggiare, piuttosto, la possibilità di una concreta contropartita a beneficio dell'Italia in cambio dell'aiuto offerto dall'Italia nella lotta ai tedeschi. Questa comunicazione, sommata all'assicurazione fornita, subito dopo, da Ambrosio in base alla quale: "In ogni modo gli Alleati hanno assicurato che rispetteranno l'onore della flotta" avrebbe pertanto costituito la solida base della successiva condotta della marina e del suo Capo nel corso delle dolorose vicende armistiziali e della successiva, spesso amara, cobelligeranza.

È ovvio che questa ricostruzione a posteriori, al pari della correlata, pia leggenda di una preesistente volontà italiana di lottare a fianco di inglesi, americani e russi contro la Germania nazista mentre l'intenzione di tutti era, in realtà, soltanto quella di uscire, in un modo o nell'altro (ma con la minor quantità possibile di danni, ovviamente) dalla guerra, fa acqua da tutte le parti.

Se c'era in quel momento una persona il cui credito era pari a zero agli occhi di de Courten questa era proprio Ambrosio, reo di menzogna e spergiuro almeno quattro volte nel corso degli ultimi tre giorni. Quanto all'asciutto biglietto di Quebec il meno che si possa dire è che non aggiungeva nulla, privo di firma come era, ai volantini che Eisenhower aveva fatto lanciare, nel luglio del 1943, su Roma – con grande irritazione degli inglesi - promettendo, a nome degli americani, una generica pace onorevole e giusta.

Quello che Ambrosio mostrò a de Courten e (è bene ricordarlo) solo a lui, non potevano non essere, in realtà, che i documenti relativi alle proposte americane portate avanti nell'ambito del progetto McGregor a cominciare dall'imbarazzante (per Washington) ammissione che gli inglesi (per tacere dei sospettosissimi sovietici) non erano stati messi a parte di quell'apertura, salvo proseguire, via via, fino alla fine con le loro successive offerte culminate nell'accordo maturato con Ambrosio e col Maresciallo il 1 settembre 1943.

L'apprezzamento della situazione

Il capo di Stato Maggiore della marina replicò, dopo aver letto i nuovi documenti, che avrebbe *riflettuto*. Questa risposta non era,

per la verità, gran che in linea, dal punto di vista militare, nei confronti del rispetto dovuto al proprio superiore. Date le circostanze, tuttavia, si tratta di un atteggiamento comprensibile visto che quello che era in ballo, al di là del futuro della nazione, era la stessa natura etica della marina. Il generale Ambrosio accettò senza commenti l'asciutta replica di de Courten, conscio di aver inevitabilmente e irreparabilmente perso agli occhi del marinaio il necessario ascendente morale, nonostante la perdurante alterigia dei modi ostentata nei confronti del proprio interlocutore.

Nel corso del breve tragitto in auto tra il Comando Supremo e il Ministero sul Lungotevere il capo di Stato Maggiore visse, come avrebbe ricordato in seguito lui stesso, "i momenti più intensi , più drammatici della mia vita".

Confortato, tuttavia, dal fatto che tutto, finalmente, *quadrava* coi sospetti nutriti dall'ammiraglio Maugeri già da qualche settimana, la decisione, finale, di de Courten fu, come è noto, quella di reprimere, con un certo sforzo, il proprio primo impulso e di non autoaffondare, trasferendo, viceversa, la squadra dalla Spezia alla Maddalena. La scomparsa delle unità italiane avrebbe infatti rappresentato un regalo insperato per la Gran Bretagna che avrebbe visto aumentare, in questo modo, di mille doppi il valore delle unità maggiori della Royal Navy agli occhi degli statunitensi, ovverosia dei veri e unici padroni del gioco.

Gli americani avevano chiesto "a fronte di assicurazioni e promesse", come avrebbe ricordato, dopo la guerra, lo stesso Zacharias nelle proprie memorie, di non far cadere in mani tedesche la flotta italiana e di autoaffondare, casomai, le navi che non avessero potuto trasferirsi fuori dalla portata della Wehrmacht. Era, inoltre, sempre possibile, anche se certo più difficile secondo De Courten, "sottrarre le navi alla manomissione da parte dello straniero (leggi angloamericani n.d.a.), compiendo quell'atto di autoaffondamento, che ora non è necessario".

Dopo aver dato le prime, necessarie disposizioni alle squadre per il tramite degli ammiragli Sansonetti e Ferreri, rapidamente informati dell'accaduto e aver provveduto per il sollecito, eventuale trasferimento dell'Accademia Navale (in quel momento a Venezia e, pertanto, in pericolo di cadere in mano tedesca nel caso di una possibile reazione germanica) de Courten si recò dal Grande Ammiraglio Thaon di Revel e dal suo alter ego ammiraglio Gino Ducci. Entrambi, dopo qualche dubbio, confermarono la scelta del

capo di Stato Maggiore di obbedire al Sovrano "per superiori ragioni di salute pubblica...checché ciò dovesse bruciare ai capi e agli equipaggi"[5]. Recatosi, infine, personalmente la notte tra l'8 e il 9, al Ministero della Guerra per avere "finalmente una copia dei documenti che mi interessavano" il ministro della marina si sentì dire, per tutta risposta, da Ambrosio, dopo che il capo di Stato Maggiore Generale aveva ricevuto l'assicurazione, da parte di de Courten, del trasferimento in corso delle Forze Navali da Battaglia da Spezia alla Maddalena, che le carte in questione "sul momento erano introvabili"[6].

Le cronache non ci hanno tramandato la reazione dell'ammiraglio davanti a quest'ennesimo tiro mancino giocatogli da Ambrosio, ma riportano soltanto il fatto che de Courten tornò, immediatamente, al Ministero e che la tarda mattina del 9 – dopo che il Ministro della marina, aveva già lasciato, d'ordine del Re, da qualche ora la capitale – la riproduzione dei più innocui tra i documenti in questione giunse, finalmente, al dicastero in una busta sigillata ritrovata, alla fine, nove mesi dopo, da de Courten soltanto al suo ritorno [7].

Nonostante quest'ennesima soperchieria una traccia di quello che stava realmente bollendo in pentola in quella notte da tragedia ci è stata fornita dallo stesso de Courten che, distrattamente o meno, ricordò, in occasione della narrazione della vicenda delle navi richieste, dopo la guerra, a titolo di riparazione, dai francesi, che: "...la maggior parte di esse, dopo essere state recuperate a Tolone dalla marina italiana, furono portate nei porti della Liguria, dove furono affondate, come previsto dal documento di Quebec, per impedire la loro cattura da parte dei tedeschi" (8).

Poiché non esiste nulla di simile negli scarne righe affidate alla storia sotto il nome di *Documento di Quebec* (riprodotto, d'altra parte, dallo stesso de Courten nelle proprie memorie), redatto e consegnato tra il 16 e il 19 di agosto, mentre il trasferimento delle navi francesi recuperate a Tolone nei porti italiani era ripreso a ritmo accelerato, con grande riservatezza, dopo una lunga pausa estiva, dal 29 agosto 1943 proseguendo fino al giorno dell'armistizio, abbiamo una conferma in più, sia dei ben diversi tempi e del contenuto dell'accordo finale maturato tra il Regio Governo e gli statunitensi rispetto al *Documento di Quebec,* sia dell'estraneità, in queste vicende, dello Stato Maggiore della marina, oggetto inconsapevole di trattative tra le parti.

In realtà, le navi in questione, di proprietà francese e suscettibili, eventualmente, di riutilizzo da parte dei tedeschi nella propria fetta d'Italia post tripartizione (a differenza, pertanto delle unità italiane che dovevano essere autoaffondate o semplicemente sabotate e abbandonate se avessero richiesto comunque più di sei mesi di lavori, data la serena e comune certezza di tornare in possesso dei porti prima di quella data) non vennero autoaffondate.

L'ordine, trasmesso il 9 settembre da Supermarina all'ammiraglio Matteucci, Comandante di Mariprovenza, di autoaffondare le poche, piccole unità italiane presenti in quel porto e di *disinteressarsi* di quelle francesi conferma, infatti, una volta di più, l'estraneità della marina agli accordi McGregor, a lei semplicemente ignoti, e del correlato accordo di Quebec, per tacere delle intese dirette e sotterranee italo-americane, nonostante l'ordine impartito da de Courten all'ammiraglio Sansonetti di "rispettare le clausole armistiziali".

"Vedo"

In merito alle successive vicende armistiziali, culminate nell'imprevista occupazione tedesca della Maddalena verificatasi nella tarda mattinata del 9 settembre 1943 e nella successiva, tragica perdita del *Roma*, è un fatto che la squadra di Spezia dell'ammiraglio Bergamini era uscita per trasferirsi nella base sarda e non per dirigere su Bona, come pure prevedevano le clausole armistiziali. Cosa abbia detto telefonicamente de Courten al comandante le Forze Navali da Battaglia per indurlo a uscire, alla fine, e non ad autoaffondare, come pure era nell'animo della maggioranza degli ufficiali e della gente, non potrà probabilmente essere mai acclarato.

Il fatto, tuttavia, che le disposizioni date da Supermarina la notte tra l'8 e il 9 (prima, cioè, che la reazione tedesca avesse modo di manifestarsi in tutta la sua violenza) prevedessero, oltre al citato trasferimento alla Maddalena, la permanenza, a Taranto dell'altro nucleo delle Forze Navali da Battaglia e il trasferimento del *Cesare* a Cattaro conferma il fatto che la decisione presa era quella di non rischiare, comunque, di mettersi nelle mani del nemico di ieri. L'ammonimento, trasmesso dal Comando Squadra la notte sul 9, a fare bene attenzione, nonostante l'appena proclamato armistizio, a eventuali attacchi di aerosiluranti (genere di velivolo

d'attacco di cui i tedeschi, a differenza degli inglesi, erano praticamente sprovvisti in quel periodo nel Mediterraneo) e la notizia, diramata inizialmente dalle unità delle Forze Navali da Battaglia, che il *Roma* era stato affondato da velivoli britannici, confermano, poi, che se c'era un pericolo, in quelle ore, ritenuto immanente dai marinai italiani e dai comandi era quello, geopoliticamente corretto, rappresentato da un colpo di coda degli inglesi.

Il fatto, infine, che i britannici, che pure avevano decrittato con grande puntualità le comunicazioni radio effettuate a cavallo tra l'8 e il 9 scoprendo ben presto che le 35.000 non stavano dirigendo, come richiesto dagli anglosassoni, alla volta di Bona, ma verso la base italiana della Maddalena, non ritennero il caso di contestare, né allora né dopo questa decisione, conferma, ancora una volta, il fatto che l'intera, contorta vicenda dell'armistizio italiano rispondeva più a una logica superiore di potenza relativa e residua tra le parti che non alla lettera delle carte, più o meno concordate, sottoscritte da italiani, inglesi e statunitensi. Non diverso era stato, d'altra parte, il comportamento della squadretta delle siluranti, salpate alla Spezia il 9 settembre agli ordini dell'ammiraglio Nomis di Pollone e direttesi dapprima per la Maddalena e, alle ore 15.30, sempre su ordine di Supermarina, alle volta di Portoferraio[9].

In altre parole, se l'ottimistico progetto volto alla tripartizione dell'Italia (di per se stesso ancora dopo l'inaspettato afflusso, nel settentrione, nel corso della prima settimana di agosto, di otto divisioni tedesche raggranellate, sia pure con difficoltà, dallo Stato Maggiore tedesco tra l'Atlantico e l'Ucraina compromettendo così il controllo italiano delle provincie a nord della congiungente Pisa Rimini, per tacere di quello, correlato, dei Balcani) avesse avuto successo, non solo le raminghe navi italiane non sarebbero state costrette ad andare, alla fine, a Malta, ma sarebbero stati altresì evitati al paese anche i successivi, durissimi, venti mesi di guerra civile. Il bluff (che di questo e non altro si trattava), tuttavia, fallì, coi risultati che si sanno.

L'ultima speranza

Il successivo evolversi degli avvenimenti precipitò per le ore 3 antimeridiane del 9, dopo le prime scaramucce con i tedeschi, in seguito al rovinoso allontanamento dalla capitale del Primo mini-

stro, Maresciallo Badoglio, che riuscì, alla fine, a portarsi seco, dopo quasi due ore di perplessa opposizione ("Sono vecchio, cosa volete che mi facciano?"[10]) il Re adducendo l'argomento, risultato alla fine decisivo, dell'indispensabilità di mantenere, nei confronti degli angloamericani, la continuità istituzionale nelle persone del Re e (dato il notoriamente assai precario stato di salute del Sovrano, reduce come era, dopo dieci anni di malattia, da un ennesimo *colpetto* che lo aveva lasciato, il precedente inverno, col lato destro del volto semiparalizzato) del Principe ereditario a pena della creazione, altrimenti, da parte degli ex nemici, di un governo fantoccio di fuoriusciti (pubblicamente all'opera già da alcuni mesi e ritenuti in grado di commettere qualsiasi scelleratezza, pur di conquistare e conservare il potere.

Il Capo del governo, tuttavia, si allontanò, assieme al generale Ambrosio, capo di Stato Maggiore generale, senza aver predisposto alcunché, fatta salva una fulminea telefonata (affidata, per di più, dal maresciallo, ormai in viaggio, a un suo nipote) all'ignaro ministro degli interni Umberto Ricci. Costui, peraltro, rifiutò, il giorno dopo, di raccogliere, in quelle circostanze, l'interim della presidenza del consiglio rassegnando, infine, le dimissioni, assieme al resto del governo, il 12 settembre.

Le assai note vicende di quei giorni non necessitano, in questa sede, di ulteriori approfondimenti. La cronaca dell'abbandono della capitale da parte degli ufficiali dello Stato Maggiore Generale e, in parte, dello Stato Maggiore dell'esercito, accodatisi tutti, alla spicciolata, alle cinque automobili che trasportavano il Primo Ministro, il Sovrano e il loro ridottissimo seguito per affluire, alla fine, a Pescara, nel corso della giornata del 9, in un crescendo di indecente confusione[11], appartiene anch'essa alla storia.

Merita casomai menzione, in queste pagine, lo spirito ottimistico che ancora animava, in quel momento, gli interessati. Costoro non erano soltanto sicuri di poter rientrare nel giro di qualche giorno nell'indifendibile capitale[12], una volta che fosse stata sgomberata da quei tedeschi che *dovevano*, alla fine, ripiegare al nord[13] dopo gli *incidenti* in corso, quanto persuasi, come disse il Re nel corso di una rivelatrice conversazione avuta, a mezzogiorno del 9, al castello di Crecchio con i Duchi di Bovino, stupiti e solleciti ospiti, in quel frangente, della Famiglia Reale, che: "Roosevelt aveva annunciato la resa incondizionata dell'Italia soltanto per *una manovra elettorale*[14], confermando così lo spirito, passabilmente

cinico e dominato dalla solita concezione della *diplomazia segreta* che aveva pervaso l'intera vicenda armistiziale e, più in generale, i rapporti sotterranei tra l'Italia e gli Stati Uniti nel corso degli ultimi trent'anni.

Dramatis personae

Una volta resisi conto delle dimensioni, apocalittiche, del disastro armistiziale, i vari responsabili pensarono bene di coprire le tracce del loro operato, più o meno felice. Il primo a muoversi fu Knox, piombato segretamente in aereo dagli Stati Uniti a Capri per la metà di settembre. Il ministro provvide, come raccontano gli stessi documenti americani, a rimettere a posto le cose mediante un lungo colloquio col tenente di vascello Shaheen reduce, a sua volta, da una missione di collegamento appena espletata, d'urgenza, coi vertici del Regio Governo approdati poco prima a Brindisi.

Subito dopo fu la volta di Zacharias, reo di aver rischiato di compromettere l'amministrazione statunitense nel pasticcio italiano, politicamente letale. Allontanato dall'incarico di vice direttore dell'ONI, l'intraprendente Captain perse definitivamente la speranza di raggiungere, in servizio, la sospirata greca. Zacharias si sarebbe comunque consolato, dopo la guerra, redigendo un libro di memorie, tutto sommato piuttosto auto elogiativo (Secret Missions, The Story of an Intelligence Officer, ed. Bantam, New York, 1948), nel quale avrebbe narrato, suscitando un certo scandalo, peraltro ben presto soffocato, la propria versione dei fatti succedutisi in Italia in quell'estate del 1943.

Il 30 settembre 1943, infine, il cinquantunenne Sumner Welles, dimostratosi buon amico dell'Italia, rassegnò le proprie dimissioni nelle mani di Roosevelt, dopo ventisette anni trascorsi nel corpo diplomatico lavorando a stretto contatto con il Presidente, di cui era stato uno dei più fidati collaborati a partire dal maggio del 1937.

Eisenhower fu a sua volta informato – come riferisce la dettagliata relazione statunitense dedicata a questa intricata vicenda – appena nell'ottobre del 1943 per il tramite dell'ammiraglio Hewitt.

I vari generali italiani coinvolti (fatta eccezione per il solo generale Carboni, non messo a parte delle avances americane e, paradossalmente, il meno colpevole e criticabile tra tutti, quantomeno

fino alle prime ore del giorno 9 settembre) passarono viceversa indenni come le salamandre attraverso epurazioni, corti straordinarie, inchieste e polemiche postbelliche senza riportare neppure una scottatura, al di là della fine, inevitabile, delle rispettive carriere.

Spoliatis Arma Supersunt

Gli unici rimasti[15], alla fine, a meditare tristemente sulla sventura della nazione e sulla complessa, ancorché, di per se stessa, semplice, natura dello sfortunato armistizio e dei sempiterni rapporti geostrategici italo – americani furono, alla fine, il Re e de Courten, le uniche *quantità reali* rimaste in gioco in mezzo a una marea di ambizioni crollate lasciando, alla fine, il popolo senza schermo sotto il peso di due invasioni.

Per il Sovrano, che aveva accettato di *prestare la vittoria*, ancora non del tutto compromessa, dell'Asse italo-tedesco[16] agli americani confidando in un futuro *possibile* per la nazione allo scopo di "ottenere dal nemico un trattamento meno inumano" per il popolo[17], la decisione presa il pomeriggio dell'8 settembre significò la compromissione della dinastia; evento, questo, messo da lui stesso in preventivo da tempo come uno dei tanti, possibili *incerti del mestiere*, come soleva dire, di quel particolare tipo di lavoro.

L'ostinato rifiuto che il vecchio Re oppose, nell'ottobre del 1943, alla richiesta, più volte reiterata dagli americani, di dichiarare guerra, oltre che alla Germania, al Giappone senza però fornire, in cambio, neppure in quel caso, una precisa e impegnativa promessa di tutela del futuro dell'Italia segnò, infine, la sorte del Re, dato il mai abbandonato disegno statunitense di utilizzare a proprio beneficio le superstiti 35.000 italiane come dimostra, tra l'altro, il nutrito scambio di telegrammi intercorso, a questo proposito, in quelle stesse settimane tra le due sponde dell'Atlantico e riportati dallo stesso Churchill nelle proprie voluminose memorie [18].

De Courten visse, a sua volta, tra il 10 e il 22 di settembre, quanto di peggio poteva soffrire un uomo della sua condizione. Affidatosi alla bussola dell'obbedienza al Sovrano[19] il capo di Stato Maggiore della marina si era ridotto, dopo meno di due settimane, al solo conforto della mancata manomissione della flotta da parte degli inglesi, segno evidente che le navi italiane servivano ancora,

a galla, agli americani e che quindi non tutto era ancora perduto.

Nonostante il sollecito ritiro, dopo meno di ventiquattro ore, dei pur discreti e ridotti picchetti inglesi inviati a bordo delle navi italiane arrivate a Malta e l'avvenuto affidamento, sotto la sola responsabilità dei comandi di bordo, degli acciarini, degli inneschi e delle cariche di distruzione[20], per tacere della conservazione delle artiglierie di medio calibro armate e della armi antiaerei in generale[21], la situazione delle unità era grigia.

Anche la disposizione, presa dall'ammiraglio Luigi Biancheri a Malta, il 15 settembre, di rifiutare ogni ulteriore contatto di qualsiasi genere con gli inglesi razionando, per di più, il cibo, in modo tale da poter resistere almeno venti giorni senza accettare dai britannici neppure l'acqua[22], non rappresentava che un espediente momentaneo in quanto la condizione delle navi, unico lembo ancora inviolato della nazione, era destinata, inevitabilmente, a deteriorarsi assai presto, data la troppo modesta base politica superstite di un Regno ridottosi, in luogo del previsto quadrangolo Pisa-Rimini-Napoli-Taranto, alle sole Puglie e all'isolata Sardegna.

La notizia, arrivata a Brindisi la mattina del 22 settembre, della richiesta, da parte dell'ammiraglio Cunningham, comandante delle flotte alleate nel Mediterraneo, di un incontro con de Courten per il giorno dopo tornò, tuttavia, a destare la speranza che, dopotutto, le cose potessero marciare nel senso preconizzato alla vigilia dell'armistizio, come dibatterono, tra loro, quel pomeriggio, l'ammiraglio e il Re nel corso di un colloquio curiosamente dimenticato dal capo di Stato Maggiore nelle proprie memorie, ma puntualmente registrato, viceversa, dal generale Puntoni, Primo aiutante di campo del Sovrano.

Le successive trattative, dibattute a Taranto il giorno dopo e passate alla storia con il nome di accordo navale Cunningham - de Courten confermarono, alla fine, quest'interpretazione dell'evolversi degli avvenimenti gettando anzi la prima, concreta base di quella che sarebbe stata, pur tra traversie e umiliazioni (spesso inutili) la ricostruzione della nazione basata (fatto nuovo e imprevisto, come commenteranno nuovamente, il pomeriggio del 23, l'ammiraglio e il Sovrano) sulla collaborazione della marina tutta, prima ancora che sull'opera delle sole 35.000, destinate a loro volta a essere impiegate a beneficio degli angloamericani "con equipaggi e bandiera italiana, ma non adesso"[23].

L'ultimo colpo (apoplettico)

Come è noto gli angloamericani sfiorarono, sulle spiagge di Salerno, tra il 9 e il 18 di settembre, un disastro di proporzioni colossali tale da compromettere per sempre l'intera campagna d'Italia, se non la prosecuzione stessa della guerra.

Quell'esperienza angosciosa, vissuta alternando caotici ordini di reimbarco statunitensi a ripetuti ammutinamenti di alcuni tra i più prestigiosi reggimenti inglesi e scozzesi, venne scongiurata, alla fine, soltanto dall'intervento, alla disperata, dei cannoni delle unità maggiori britanniche e statunitensi.

Questa stessa, prolungata azione di tiro controcosta venne pagata, peraltro, ad assai caro prezzo dalle navi da guerra anglosassoni e non avrebbe mai avrebbe potuto verificarsi se quelle stesse unità avessero dovuto provvedere, nel frattempo, anche alla protezione, a distanza, dei convogli d'invasione nei confronti dalla minaccia posta dalla squadra italiana di base a Spezia.

L'inatteso protrarsi della guerra in Italia e in Europa dopo l'armistizio italiano e la conseguente necessità, per gli angloamericani, di disporre dell'aiuto, logisticamente indispensabile, dell'organizzazione e dei mezzi della marina italiana per far fronte alle loro necessità mediterranee, determinò, a sua volta, un'ulteriore, decisiva evoluzione politica nel campo britannico destinata a segnare un vero e proprio passaggio epocale.

Già la terribile tensione accumulata la notte tra l'8 e il 9 settembre del 1943 dal Primo Lord dell'Ammiragliato Sir Dudley Pound in seguito all'accavallarsi, contraddittorio, delle notizie in merito all'atteggiamento (decisivo ai fini dell'azzardato sbarco a Salerno e, più in generale – come si è visto – dell'intera strategia angloamericana) delle 35.000 italiane, aveva avuto ragione del fisico, malato, di quell'eccellente capo di Stato Maggiore, ormai logorato da quattro anni di collaborazione col vulcanico e avventuroso Churchill.

Vittima, quella notte, di un accidente che lo lasciò semiparalizzato, Sir Dudley sarebbe morto, invero, sei settimane dopo.

Il 21 di settembre, nel corso di un drammatico dibattito a porte chiuse del gabinetto di guerra, sir Kingsley Wood (Cancelliere dello Scacchiere e *controllore*, sin dal maggio 1940, dell'outsider Primo Ministro Churchill per contro della dominante fazione *egiziana* del partito conservatrice) si abbatté, a sua volta, improvvisamente sul proprio scranno morendo pochi minuti dopo.

Ancora un attimo prima di cadere fulminato, Sir Kingsley aveva sostenuto con veemenza, davanti ai propri pari, la necessità politica, per il governo inglese, di non lasciare il minimo spazio alla rinnovata e ormai del tutto evidente nuova intesa italo–americana[24]. Questa iattura, infatti, per quanto fosse dettata, oggettivamente, dalla mancanza di forze che, purtroppo, affliggeva l'impero britannico, avrebbe semplicemente vanificato tutti gli sforzi e i sacrifici sostenuti dall'Inghilterra fino a quel momento[25].

In effetti l'ordine del giorno di quella riunione era stato determinato dall'iniziativa, enunciata il 19 di quello stesso mese da Eisenhower, di doversi assicurare, per il seguito, a causa dell'inatteso proseguo della campagna d'Italia, la collaborazione della marina italiana.

Questa scelta, agli occhi degli statunitensi, appariva tanto più necessaria in quanto la Royal Navy, più ricca di navi che di uomini sin dal 1941, doveva dar corso, sollecitamente, al più volte promesso, nuovo spiegamento delle proprie squadre nell'Oceano Indiano in vista della ripresa, in quel bacino, delle proprie operazioni navali contro i giapponesi dopo ormai ben diciassette mesi di perfetta stasi.

La decisione presa dal generale americano (e subito condivisa da Roosevelt, nonostante l'ostilità del suo *favorito* Harry Hopkins) comportava, tuttavia, l'emissione, a beneficio degli italiani, di quel famoso *biglietto per il passaggio di ritorno* che era destinato a permettere non soltanto la conservazione della loro compagine statale nel futuro mondo postbellico dominato dagli angloamericani, ma anche a salvare, nel medio e, soprattutto, nel lungo periodo, il ruolo internazionale e lo sviluppo del Bel Paese.

* * *

Come abbiamo visto l'opzione italiana, di per sé inevitabile dato il gioco delle relatività militari in atto, era stata già ammessa, politicamente, dal duttile Churchill giusto un mese prima in occasione della sua breve permanenza nella residenza presidenziale di Hyde Park a New York, ma era stata per contro rifiutata seccamente, già nell'agosto 1943, dai suoi vecchi e arcigni compagni di partito, oggettivamente bisognosi come erano, per i motivi descritti in

precedenza, di un annientamento, puro e semplice, dell'Italia.

I coriacei conservatori, infatti, con tipico empirismo britannico e in omaggio al consueto principio del *wait and see*, avevano preferito puntare, alla fine, tutte le proprie non numerose carte su un'intesa diretta con i tedeschi (in primo luogo le SS di Himmler[(26)]) confidando, una volta di più, in una caduta del Führer determinata dall'armistizio italiano e in una successiva, sollecita pace generale.

La speranza, legittima, dei *diehard* inglesi di liberarsi, finalmente, dal soffocante cappio statunitense attingendo, per far fronte alle loro necessità di naviglio mercantile, a un auspicato contributo assicurato dalla flotta da carico germanica, erano però fallaci al pari, del resto, della pia illusione di venire a capo, alla fine, dell'eterno *problema tedesco* mediante una semplice rivolta di palazzo.

Non soltanto, infatti, Hitler era rimasto in sella, dopo l'annuncio urbi et orbi dell'armistizio italiano, senza che i generali o le SS tentassero, alla fine, alcunché contro di lui ancora per altri dieci, lunghissimi mesi, ma la marina mercantile del Reich, ridotta di un terzo, dopo quattro anni di guerra rispetto ai 4,3 milioni di tonnellate di stazza prebelliche, non avrebbe mai potuto passare, in realtà, alcunché a beneficio dei *cugini* britannici neppure cedendo loro, in via del tutto ipotetica, anche le prede catturate nel corso dei primi tre anni di guerra a costo di affamare, letteralmente, per anni e anni, il resto dell'Europa occidentale.

Hitler stesso aveva osservato cupamente, vent'anni prima, nel proprio Mein Kampf, che "non esistono terre senza padrone". Questa stessa, grande lezione della storia va applicata, ugualmente, al mare. Esso appartiene, infatti, soltanto a chi dispone della maggiore marina, mercantile prima ancora che militare. Da questo punto di vista l'analisi, formulata nel chiuso della propria coscienza da Re Vittorio quel pomeriggio dell'8 settembre 1943, era stata impeccabile, nonostante l'abborracciata esecuzione dell'armistizio messa in atto dai suoi sempre inetti e poco fedeli generali. L'ora dell'Inghilterra era passata e quella della Germania, ammesso che debba mai suonare, un giorno, era ancora di là da venire. Il primato mondiale spettava ormai agli statunitensi ed era giocoforza accettarlo, nel bene e nel male, così come si ammette, magari con rassegnazione, l'alternarsi inevitabile del giorno con la notte.

* * *

Sostituito, abbastanza indecentemente e a cadavere ancora caldo, grazie all'aiuto dei laburisti (che vedevano da anni in Kinglsey Wood la loro bestia nera, specialmente dopo che questi aveva lanciato, nel 1943, in seguito alla ricordata pubblicazione dell'odiatissimo progetto di un futuro welfare state, il motto conservatore postbellico "Lavoro, fatica, risparmio e, soprattutto, niente Beveridge"), dall'assai più accomodante sir John Anderson, sir Kinglesy riassume, nell'arco della propria parabola terrena, la storia stessa del contrasto anglo – italiano aperto da Londra nell'ottobre del 1938 e protrattosi, in pratica, fino alla sua morte.

Ministro dell'aeronautica del governo Chamberlain, Kingsley Wood aveva infatti lucidamente avviato, all'inizio del 1939 (dopo che il Bomber Command della RAF, al termine di tre anni di spacconate, aveva dovuto ammettere alla fine, malinconicamente, nell'ottobre del 1938, di non essere tecnicamente in grado di mettere in atto, coi poco più di cento plurimotori allora in servizio, quel rapido *colpo decisivo* che il gabinetto chiedeva di infliggere all'Italia, ritenuta potenzialmente sempre più minacciosa) il programma per la realizzazione di un'arma atomica precedendo così, di una buona lunghezza, le analoghe iniziative statunitensi e sovietiche in vista, se del caso, di attacchi contro Torino, Genova e Milano.

Passato al dicastero delle finanze il ministro aveva rivestito, negli anni a venire, l'ingrato ruolo della Cassandra ammonendo a ogni piè sospinto i colleghi che l'indebitamento inglese nei confronti dei troppo potenti *coloniali* americani avrebbe provocato, alla fine, la rovina stessa dell'Impero[27].

Ridotto, alla fine, alla sola speranza di spolpare la magra carcassa italiana per rifarsi delle perdite e delle spese, quel coriaceo ministro continuò a battersi, letteralmente, fino all'ultimo per evitare che quel nemico mediterraneo riuscisse, nonostante tutto, a scamparla grazie al conservato, ancorché deprecato, controllo delle navi della Regia Marina, vera e propria pietra angolare della ricostruzione e della rinnovata, fruttifera intesa, puntualmente riemersa, dei comuni interessi italiani e statunitensi.

Coerente con la condotta e l'opera della propria vita, Sir Kingsley riassunse così, metaforicamente, l'origine, lo svolgimen-

to e la fine della *guerra inglese* concepita, con ben altre speranze, nell'ottobre di cinque anni prima[28].

---

(1) Pier Paolo Cervone, Enrico Caviglia, l'anti Badoglio, ed. Mursia, Milano, 1997, pg. 239.

2) Decisosi, a sua volta, davanti alla confusa reazione di Badoglio e alle sue impacciate richieste di rinvio, ad anticipare, purtroppo, di un paio d'ore il proprio previsto radiodiscorso dedicato all'annunzio dell'armistizio. Il comandante in capo angloamericano nel Mediterraneo era infatti legittimamente ansioso, davanti al tergiversare degli italiani, per la sorte delle proprie truppe, ormai a portata tattica di una costa ancora, non solo formalmente, avversaria. È peraltro legittimo chiedersi cosa sarebbe successo se il generale statunitense non avesse anticipato il suo intervento lasciando in questo modo al consiglio della Corona il tempo di comunicare alla radio il già deciso passaggio di mano da Badoglio a Caviglia.

3) Che non era poi così poco. Il complesso degli ordini diramati in imminenza dell'armistizio dal Comando Supremo evidenzia infatti, nell'ipotesi tutto fosse andato, alla fine, bene, la disposizione impartita alla IV Armata di tenere la linea del Varo, conservando così la ricca contea di Nizza a titolo di pegno o, magari, di premio di consolazione, a fronte della perdita dell'Alto Adige.

Stesso discorso per la Dalmazia, il Montenegro e l'Albania oltre, ovviamente, al Dodecanneso mentre la Grecia, al pari di quanto era già in atto in Croazia, in Slovenia e in Provenza, avrebbe dovuto essere abbandonata in ordine e col consenso dei tedeschi. In Corsica, infine, le truppe italiane dovevano rinchiudersi (come fecero, in effetti, inizialmente, secondo gli ordini, al di là di alcune iniziative individuali) nei propri ben riforniti quartieri in attesa che i tedeschi evacuassero l'isola ripiegando, per via aerea, in Francia. L'eco di queste illusioni, sommate all'auspicata ritirata al nord dei tedeschi dall'Italia centro meridionale defluendo intorno alla capitale, si spense, infine, dopo tre curiose settimane di interregno, il 23 di settembre quando la proclamazione del "fatto nuovo" della Repubblica Sociale costrinse i tedeschi, sia pure a malincuore, a rompere gli accordi stipulati a Roma e a Milano, il 10 settembre 1943, rispettivamente coi generali Calvi di Bergolo e Vittorio Ruggero per il mantenimento dell'ordine e dell'ordinaria amministrazione per conto e in nome del mai disconosciuto Regio Governo.

4) È opportuno ricordare che anche i telegrammi del 3 di settembre (redatti e trasmessi affannosamente e con diversi contrattempi a cura del Comando Supremo) non vennero sottoposti al ministro Guariglia che ne venne a sua volta a conoscenza soltanto diverso tempo dopo; si tratta di una conferma della natura passabilmente ambigua che a Roma si continuava ad

attribuire alle trattative e alla firma finale di Cassibile fino a pensare seriamente e tranquillamente di disconoscerla, "visto che i patti non erano questi", cinque giorni dopo. Raffaele Guariglia, Memorie, Edizioni Scientifiche Italiane, Napoli, 1950,. pg. 682.

5) Roberto Ducci, La bella gioventù, ed. Il Mulino, Bologna, 1996, pg. 33.

6) De Courten accettò, alla fine, di imbarcare, a Ortona a mare, la notte sul 10 settembre 1943, Ambrosio soltanto in seguito a un espresso ordine del Maresciallo Badoglio (salito a sua volta a bordo della corvetta *Baionetta* tre ore prima del Re). L'ammiraglio non desiderava, tuttavia, accogliere, per contro, la ristretta cerchia dei collaboratori del capo di S.M. generale, ovverosia il generale Zanussi, il colonnello de Francesco, il maggiore Marchesi e il sergente Della Corte, tutti protagonisti – chi più chi meno - del 25 luglio e delle trattative armistiziali. I quattro, alla fine, vennero sospinti a bordo, nonostante tutto, dal sopraggiungente generale Roatta, capo di Stato Maggiore dell'esercito, arrivato, in quel momento, in borghese e, come avrebbe ricordato il generale Puntoni nelle proprie memorie, con un mitra in spalla.

7) USMM, Le memorie dell'ammiraglio de Courten, Roma, 1993, pg. 237.

8) Idem, op. cit. , pg. 680.

9) Massimo Zamorani, "L'obbedisco" della Marina, un doloroso dovere, Il giornale, 10 settembre 1993. L'ordine di trasferirsi a Palermo venne emanato da Supermarina appena il 10 di settembre, alle ore 16.00, specificando che: "Le navi non dovranno essere cedute alle autorità angloamericane né ammainare la bandiera".

10) Paolo Monelli, Roma 1943, ed. Longanesi, Milano, 1963, pg. 317. Il comandante Borghese, durante la Repubblica Sociale, sostenne che il vecchio Re (dato per terribilmente depresso) e la Regina erano stati sequestrati, la sera dell'8 settembre, dopo la proclamazione dell'armistizio, e rinchiusi nel palazzo del Comando Supremo. Il Maresciallo Caviglia scrisse, a sua volta, nel proprio diario: "Se fossi stato presente non avrei lasciato partire il Re...Ma non mi sorprendo di nulla. Badoglio ha indotto il Re ...così la responsabilità della propria fuga è diminuita, se non annullata...".

11) In quel mare di grigioverde indegnamente trascinato nella polvere spiccava una sola uniforme cachi, quella del capitano di vascello Bigliardi, distaccato dalla marina presso il Comando Supremo e al quale era stato ordinato, dal responsabile dell'ufficio Comunicazioni da cui dipendeva, di seguire il "movimento". Desideroso di non essere confuso con quella massa il comandante Bigliardi si mise subito a disposizione, a Pescara, del capo di Stato Maggiore della Marina manifestandogli l'intenzione di tornare a Roma, facoltà che gli venne subito accordata a fronte dell'onere di provvedere, prima, al trasferimento, su due paranze requisite, della Casa Reale e del suo ridottissimo seguito di cinque persone in tutto, in compagnia del "disorientato e incerto" Ministro della Real Casa, Duca Acquarone. Avendo adempiuto puntualmente all'ordine ricevuto dal proprio ammiraglio il comandante Bigliardi, dopo aver osservato un gruppo di ufficiali dell'esercito, tra gli oltre duecento che affollavano, in quel momento, il molo, imbarcarsi, vociando, su

una draga priva di equipaggio che, ovviamente, non si mosse, tornò, da solo, a Roma. Melton S. Davis, op. cit. pg. 449. Quanto all'ammiraglio Girosi, incolpevole testimone dell'accaduto, il Capo di S.M. della Marina dispose, la sera dell'8 settembre, che si tenesse a disposizione, nella Capitale per eventuali, ulteriori spostamenti. Secondo quanto riferito, in occasione del processo indetto, nel 1948, contro il comandante Borghese, l'ammiraglio Girosi - che proseguì regolarmente la propria carriera dopo la guerra arrivando, alla fine, a comandare il Dipartimento Militare Marittimo del Basso Tirreno – avallò, il 15 settembre 1943, forte del proprio prestigio di responsabile del sia pur appena disciolto Ufficio Piani, gli accordi di transazione concordati tra il Regio Commissario alla marina, ammiraglio Emilio Ferreri (futuro capo di S.M. tra il 1948 e il 1955) e i tedeschi. USMM, L'organizzazione della marina durante il conflitto, tomo III, Roma, 1978, pg. 18.

12) Quello della "mancata difesa di Roma" è, a parere di chi scrive, uno dei tanti "polveroni" della storia nazionale. Con militare chiarezza il Maresciallo Caviglia, una volta assuntosi, la mattina del 9 settembre, davanti alla latitanza generale, l'onere, dato il grado ricoperto e la sua superiore anzianità rispetto agli altri Marescialli d'Italia, di assumere i poteri necessari per far funzionare il governo, fece subito quattro conti verificando che gli abitanti della capitale, già isolata dai tedeschi, disponevano, in tutto, "di due giorni di verdura, tre di patate e di carbone, pane per otto giorni, forse oltre". In altre parole, una volta fallito il bluff delle sei (e, se fossero stati attuati i piani previsti, otto divisioni italiane disposte intorno a Roma) nei confronti della 3ª Divisione motorizzata (rinforzata da un reggimento di carri) e della 2ª Divisione paracadutisti germanica, non ci sarebbe stato, comunque, nulla da fare. Quanto alla "tenuta" delle truppe in quelle condizioni moralmente e materialmente impossibili, nessuno dei responsabili italiani si faceva, da un mese a quella parte, alcuna illusione. Pier Paolo Cervone, op. cit. pg. 248.

13) Tra i tanti imprevisti di quell'incredibile mese di settembre figura, invero, la decisione, presa con l'occhio del grande soldato dal Maresciallo Kesserling, di decidere subitaneamente, dopo l'ennesima ritirata disposta (all'insaputa degli italiani) in Calabria appena il 7 dello stesso mese, di opporsi, nonostante tutto, allo sbarco angloamericano a Salerno, avendolo giudicato – correttamente – sin dalle primissime battute, mal concepito e peggio eseguito. La sorpresa maggiore fu, però, per il Sovrano, quella della permanenza al potere di Hitler. Il Re, come risulta dal più volte menzionato diario di Pirelli alla data del 23 aprile 1943, era stato infatti puntualmente informato, per il tramite del Maresciallo Cavallero (soldato fedele, fino all'ultimo, al proprio Re) da parte di gruppo di eminenti generali tedeschi che: " ...i generali tedeschi, se si dovesse venire ad una nuova situazione politica, appoggerebbero sempre per l'Italia una soluzione monarchica". Non va inoltre trascurato il fatto che il governatore militare del Belgio (e responsabile del retroterra logistico europeo dell' Afrika Korps) generale Alexander von Falkenhausen, membro eminente della congiura antinazista sin dall'autunno del 1941, "era l'amante di una Principessa italiana", circostanza questa che,

se pure aveva scandalizzato i membri protestanti più puritani di quel nucleo aristocratico di ribelli, non aveva mancato di assicurare alla Casa Reale un adeguato flusso di informazioni. Joachim Fest, op, cit. pg. 293. Il Re, d'altra parte, non mancò di parlare apertamente con Mussolini, in occasione del colloquio finale del 25 luglio, ribadendogli che: "...le condizioni interne della Germania sono gravissime" (Puntoni, op. cit. pg. 144). La speranza, ancora coltivata dal Sovrano (anche se non più dai generali italiani) l'8 settembre del 1943 che l'uscita dell'Italia dalla guerra potesse innescare, finalmente, quel chiarimento tra Hitler e la sua Generalität propedeutico alla fine della guerra a Est e alla conseguente pace generale, fu peraltro frustrata, nel giro di poche ore, dapprima dalla sorpresa (riuscita) della mossa italiana e, subito dopo, dai primi, evidentissimi segni di crollo della struttura militare del Regio Esercito. Questi elementi, sommati alla profonda, atavica, indignazione generale dei tedeschi (quantità morale, quest'ultima, ben calcolata a suo tempo dal destituito Mussolini) e alla debolezza militare, ben presto constatata, dello sbarco anglosassone a Salerno, finirono tutti per rafforzare - anziché compromettere definitivamente, come pure era nei voti di diversi generali tedeschi- la posizione di Hitler lasciando spazio, da allora in poi, tra le file dei congiurati antinazisti, soltanto a uomini decisi a tutto come dimostra l'avvio, proprio tra la terza e la quarta settimana di settembre del 1943, dei celebri progetti dinamitardi del colonnello Claus Schenk von Stauffenberg culminati, infine, nel fallito attentato del 20 luglio 1944. Joachim Fest, Obiettivo Hitler, ed. Garzanti, Milano, 1999, pg. 203.

14) Elena Aga Rossi, Una nazione allo sbando, ed. Il Mulino, Bologna, 1993, pg. 142.

15) Con l'eccezione, è inteso, del Conte Cini e del Conte Volpi. Il primo, dopo aver affrontato più volte, sin dalla fine di febbraio 1943, il tema dell'impossibilità e non convenienza a continuare il conflitto convinto com'era della fattibilità di una pace a est e di una susseguente, buona intesa con gli statunitensi (tanto da arrivare a sfogarsi pubblicamente, ad alta voce, a giugno, col vecchio, fraterno amico Volpi dicendo, letteralmente "Ma non capisci che è finita?"), affrontò di petto, in occasione del consiglio dei ministri del 19 giugno 1943, il Capo del governo ribadendo davanti a tutti i propri argomenti, salvo incassare l'inevitabile "siluro" dal dicastero e la decisione, presa subito dopo da Mussolini, di non riunire più, d'allora in poi, il governo. Definito dal Maresciallo de Bono, il 29 giugno 1943, in occasione della commemorazione di Balbo a Ferrara: "...feroce e sempre ragionante", il conte Cini fu costantemente presente, in imminenza della decisiva riunione del Gran Consiglio del 24 luglio, a molte delle varie riunioni indette degli aperti oppositori del Capo del governo e, segnatamente (come ha notato Giordano Bruno Guerri) dai ferraresi Albini (sottosegretario agli interni), Rossoni, Bignardi, Pareschi e Gottardi che votarono tutti, alla fine, compatti, l'ordine del giorno Grandi. Dopo l'imprevista presa del potere da parte dei generali, peraltro, Cini non ebbe praticamente più modo di influire sugli avvenimenti, specialmente dopo l'avvenuto arresto, il 28 di agosto, di Bottai, suo referente politico, mandato

a Regina Coeli dal governo Badoglio senza notificare mai la motivazione del fermo e in sospetta coincidenza con l'avvio della fase decisiva delle trattative, riservate, tra gli americani e i generali, che Cini continuava, dichiaratamente, a ritenere possibili. Dopo aver assistito al crollo dello stato Cini e Volpi vennero arrestati entrambi, il 23 settembre, dalle SS subito dopo l'avvenuta proclamazione della Repubblica Sociale. Volpi, dopo il saccheggio della propria casa e della sua ricca collezione d'arte (inviata in Germania su un vagone contrassegnato Kassel 51952 spedito direttamente a Goering) venne portato nelle prigioni di Via Tasso. Ridotto, dopo due giorni, a un relitto, fu passato alla polizia italiana e salvato, alla fine, dall'intervento del Maresciallo Graziani (suo vecchio e devoto amico) e di Buffarini Guidi. L'anziano patrizio veneziano riparò, quindi, distrutto, in Svizzera. Morì subito dopo il rientro in Italia, nel 1947, vegliato solo dall'ex ministro agli Scambi e Valute, Felice Guarnieri e dalla nipote Marina Cicogna. Cini fu a sua volta deportato lo stesso giorno, per via aerea, a Dachau, dove venne rinchiuso in un carcere sotterraneo. I beni di famiglia vennero sequestrati e la moglie e le figlie dovettero arrabattarsi a fare le stiratrici per sbarcare il lunario. Il ventiquattrenne figlio Giorgio, che nel corso dell'arresto del padre aveva avuto la prontezza di spirito di staccare le pietre preziose di alcuni gioielli della madre (poi portati via, come quelli della contessa Volpi, dalle SS, che sottrassero, per l'occasione, persino i monili che la donna aveva addosso) riuscì a recarsi, nel 1944, in Germania dove trattò direttamente con i vertici delle SS, notoriamente corruttibili, riuscendo, alla fine, a portare il genitore, ormai in condizioni disperate, in una clinica in Germania e, successivamente, mediante una rocambolesca furia in aereo, in Italia, dove la Repubblica Sociale stava istruendo un processo contro di lui per una quantità di reati d'alto tradimento tutti punibili con la pena di morte. Riparato in Svizzera fu prosciolto da ogni accusa dalla nuova Repubblica italiana nel 1946 e rimpatriò l'anno successivo. Dopo la morte, il 31 agosto del 1949, del figlio Giorgio, perito in un incidente aereo, il conte Cini continuò la propria attività imprenditoriale (esperendo, nel 1951, un ultimo, breve, non troppo convinto e subito rientrato ritorno alla politica mediante il quotidiano Popolo di Roma ispirato, di fatto, da Bottai) dando altresì vita alla grande fondazione veneziana intitolata al figlio. Scomparve, infine, a Venezia il 18 settembre del 1977. Marie Vassiltchikov, I diari di Berlino, 1940 – 1945, ed. Rizzoli, Milano, 1990, ppgg. 224 –226: Giordano Bruno Guerri, Italo Balbo, ed. Mondadori, Trento, 1998, pg. 378;Gianfranco Bianchi, "Si paga il fio di tutti gli errori, i diari di de Bono", Storia Illustrata, 12/1974.

16) Stalin, infatti, ordinò soltanto il 9 settembre del 1943 l'auspicata, ultima offensiva messa in atto, letteralmente, rastrellando il fondo del barile dell'esausta Armata Rossa in vista di una battaglia risolutiva d'annientamento (poi fallita) tra la linea del fronte e il Dniester. Il dittatore russo provvide, inoltre, l'11 dello stesso mese, a costituire, dopo settimane di esitazioni, ordini e contrordini, la nuova Lega degli Ufficiali Tedeschi riunendo, in curiosa intesa, il comunista Whilelm Pieck all'aristocratico generale von Seydlitz cat-

turato otto mesi prima a Stalingrado. Il passo successivo fu quello di rivelare, alla fine del mese, quasi casualmente, agli angloamericani il dipanarsi dei contatti messi in piedi, nel corso del 1943, con la Germania e protratti ancora a metà di agosto con un incontro, già fissato e concordato con i tedeschi, che doveva aver luogo a Stoccolma il 12 di settembre tra l'ex ambasciatore sovietico a Berlino Vladimir Dekanozov e "un suo vecchio amico del ministero degli esteri germanico". La successiva morte, il 14 giugno del 1944, sotto i ferri (come già era successo, quasi vent'anni prima, a Frunze, fondatore della moderna Armata Rossa e rivale di Stalin) del generale Nikolai Vatutin (vincitore di Stalingrado e Kursk, "ultimate staff officier" dello Stato Maggiore russo secondo gli americani e fautore, sin dal marzo del 1943, nonostante un clamoroso battibecco pubblico con Kruscev verificatosi nell'ottobre di quello stesso anno, di una pace separata con la Germania a pena di un dissanguamento irreparabile dell'esercito russo, destinato a pesare sulle generazioni successive e sullo stesso, prostrato homo sovieticus) in seguito alle ferite riportate, due mesi prima, in occasione di un misterioso attentato messo a segno da "partigiani" ucraini mise a tacere (anche se, in verità, non ancora del tutto) le residue velleità di armistizio che continuavano ad aleggiare nel Politburo e nelle Forze Armate sovietiche.

17) Paolo Puntoni, Parla Vittorio Emanuele III; ed. Aldo Palazzi, Milano, 1958, pg. 144.

18) Tra i vari progetti angloamericani volti a inviare le 35.000 italiane nel Pacifico correva una sola, notevole differenza, tra statunitensi e inglesi: secondo i primi quelle navi avrebbero dovuto battere bandiera italiana mentre, secondo gli altri, doveva essere issata a riva, la White Ensign. L'Ammiraglio de Courten, per conto proprio, ricorderà, nelle proprie memorie, a pagina 370, i discorsi fatti, in questo senso, ai primi di ottobre, a Malta dall'ammiraglio inglese Hamilton (in procinto di assumere il comando della divisione navi da battaglia della Mediterranean Fleet destinate, di lì a poco, a salpare per l'Oceano Indiano) all'ammiraglio da Zara, "sull'eventuale partecipazione di navi italiane alla guerra in Pacifico, domanda che aveva subito risvegliato gli spiriti battaglieri e oceanici di da Zara". A sua volta de Courten fece redigere gli studi - ritenuti tecnicamente fattibili - necessari per incrementare l'autonomia delle corazzate maggiori modificando, nel contempo, il loro armamento antiaerei (mitragliere), sostituendo le armi italiane ed, eventualmente, anche i pezzi di piccolo calibro, con impianti singoli (poi binati) da 40 mm e mitragliere Oerlikon da 20 mm di produzione statunitense. A questi lavori avrebbe dovuto aggiungersi la riparazione, a Taranto, dell'*Italia*, danneggiata dai tedeschi il 9 settembre 1943 e destinata a trasferirsi a Brooklyn soltanto in un secondo momento data l'urgenza militare e politica dell'operazione. Era inoltre previsto il completo rifacimento delle dotazioni radar e delle comunicazioni delle corazzate, oltre allo svolgimento di un adeguato periodo di addestramento. De Courten confermò, ancora nel 1945, al governo che: "...le nostre unità potrebbero fornire utilissimo contributo in tutta la vastissima zona pre operativa, costituita dalle acque del Pacifico occi-

dentale, dell'Oceano Indiano e delle Indie Olandesi, non solo per compiti logistici (servizi di scorta e di appoggio), ma anche per compiti operativi locali (Adamane – Nicobare – Indie olandesi – ecc.) in connessione con l'obiettivo di riconquistare le posizioni perdute nei primi anni di guerra" (Memorie citate, pg. 562). Gli americani, data la delicatezza della situazione politica generale e interna successiva allo "sporco affare" dell'armistizio italiano (simile com'era al precedente, poco chiaro affaire Darlan dell'anno precedente) e la contemporanea promessa britannica, rinnovata in ottobre e rimangiata, infine, a dicembre, di dar corso al sempre rimandato sbarco nelle isole Adamane, si accontentarono, forzatamente, per il momento, di conservare le due 35.000 italiane ferme ai Laghi Amari, in Egitto, come semplice "riserva potenziale" sul genere della precedentemente ricordata, lontana, ma non dimenticata vicenda del *Re d'Italia* e del *Re di Portogallo*, salvo tornare alla carica nell'ottobre del 1944, quando gli stessi uomini dell'OSS del precedente progetto McGregor ribadirono al Ministero degli esteri italiano il massimo interesse che gli Stati uniti annettevano a una dichiarazione di guerra italiana al Giappone (Egidio Ortona, Anni d'America, 1944 – 1951, ed. Il Mulino, Bologna, 1984, pg. 20); dichiarazione che, alla fine, fu annunciata il 15 luglio 1945, ormai fuori tempo massimo, nonostante l'immediato interesse e la simpatia dimostrata, anche in quel momento, dai media, degli Stati Uniti.

19) E, beninteso, della sua etica di marinaio dimostrata tra l'altro opponendosi, il pomeriggio del 10 settembre, sull'aeroporto di Pescara, alla proposta, avanzata dai generali, di trasferirsi senz'altro, per via aerea, in Sicilia, mettendosi così in mano anglosassone. In quell'occasione l'ammiraglio minacciò, con successo, i propri interlocutori, di tornarsene a Roma "quali che siano le conseguenze". Intimazione, questa, che ottenne subito l'effetto voluto visto che tutti sapevano che da lui e soltanto da lui dipendevano le navi: l'unico bene, cioè, che contasse qualcosa in vista del futuro come lo stesso de Courten aveva avuto modo di ribadire, poco prima, al "preoccupantemente sfasato" Maresciallo.

20) Franco Bargoni, Franco Gay, Corazzate classe Vittorio veneto, parte seconda, ed. Bizzarri, Roma, 1973, pg. 71.

21) De Courten, Memorie, op. cit. pg. 387.

22) Luciano Barca, Buscando per mare con la Decima MAS, Editori Riuniti, Roma, 2001, pg. 93.

23) Paolo Puntoni, Parla Vittorio Emanuele, ed. Aldo Palazzi, Milano, 1958, pg. 172 - 173.

24) Come avrebbe ancora tentato, per esempio, il Foreign Office inglese nel novembre del 1943 proponendo, al momento della fine della guerra, una divisione dell'Italia in quattro zone d'occupazione, stile Germania, affidate, rispettivamente, alla Jugoslavia dell'appena riconosciuto Tito (destinata ad assumere il potere al Nord da Trieste fino a Milano inclusa) ad Atene (cui sarebbe stata restituita nientemeno che l'antica Magna Grecia) alla Francia (destinata ad arrivare fino alle propaggini di Porta Ticinese) e agli statunitensi, che Londra avrebbe visto volentieri a Roma, salvo lasciare agli inglesi

la cura delle due isole maggiori. Vanna Vailati, "Eden e i suoi amici", Il sabato, 22 Ottobre 1988.

25) Il Capo di Stato Maggiore Imperiale Sir Alan Brooke, dopo aver scritto, il 24 luglio 1943, nel proprio Diario che " Marshall (capo di S.M. generale USA) non si rende assolutamente conto che nel Mediterraneo sono ai nostri piedi dei tesori strategici e smania per l'operazione sulla Manica. Riconosce che il nostro obiettivo dev'essere l'eliminazione dell'Italia, eppure ha sempre timore di affrontare le conseguenze di una decisione in questo senso..." avrebbe confidato, tristemente, il 25 ottobre 1943, alle stesse pagine, davanti alla mancata, auspicata caduta di Hitler e della Germania dopo il collasso italiano, allo spettro della prossima e politicamente deprecata invasione della Normandia e, per soprammercato, della rinnovata apparizione del fantasma di Mussolini: "Quando guardo al Mediterraneo mi rendo conto anche troppo bene di quanto grandemente ho fallito". Melton S. Davis, op. cit. pg. 107; Renzo De Felice (a cura di) L'Italia tra tedeschi e alleati, ed. Il Mulino, Bologna, 1973, pg. 190.

26) Non è infatti un caso l'arrivo, il 6 aprile 1943, in Inghilterra, dello Sturmbannführer delle SS Hans Walter Zech-Nenntwich, felicemente traghettato attraverso il Mare del Nord dai servizi inglesi. Questo losco personaggio (reo, tra l'altro, secondo una condanna emessa da un tribunale tedesco nell'aprile 1964, dello sterminio di numerosi ebrei polacchi nel corso del 1941) confermò, nella sua qualità di aiutante di campo di Himmler, le attività cospirative del capo supremo delle SS in vista di un accomodamento diretto, "razzialmente tra pari", che la Germania e il Regno Unito avrebbero potuto benissimo stipulare dopo che la causa scatenante dell'armistizio italiano avesse manifestato tutti i propri auspicati dirompenti portando alla caduta di Hitler. Zech-Nenntwich, custodito discretamente e amorevolmente dagli inglesi negli anni successivi, fornì, dopo il 1945, i propri servizi come puntuale teste d'accusa nei confronti di diversi colleghi condannati come criminali di guerra. Quanto sopra è altresì riportato, sotto la data del 9 agosto 1943, nei Diari di Guy Liddell (capo del controspionaggio inglese durante la seconda guerra mondiale) conservati oggi presso il Public Record Office di Kew Garden. Per le attese inglesi maturate nel corso dell'estate 1943 in vista di una pace generale, a loro favorevole, da stipulare poco dopo l'armistizio italiano vedi, inoltre, di Bruno Arcidiacono, Alle origini della divisione europea. Ed. Ponte alle Grazie, Firenze, 1993.

27) Correlli Barnett, The Audit of War, ed. Macmillan, Londra, 1986, ppgg. 27, 28, 30, 32, 40, 47, 239, 241, 250, 251.

28) Val la pena di ricordare, in chiusura, che Sir John Anderson era dal 1940, forse non casualmente, il principale esponente del Gruppo studi e sviluppo della bomba atomica (inglese) detto "Tube Alloy", come ricorda Churchill nel suo "La Seconda guerra mondiale", ed. Mondadori, Verona, 1959, vol. 5, pg. 175.

CAPITOLO NONO

Bilancio e conclusione

"... dopo Breslavia Federico tira le somme dell'operazione. Due campagne di guerra gli sono costate 20mila tra morti, feriti e disertori e più di 5 milioni di talleri. In compenso si è assicurato una provincia, fertile e ricca, con almeno un milione di abitanti, il bilancio è in attivo".

(MARIO RIVOIRE, Federico il Grande)

Passivo

Se, per assurdo, fosse possibile prescindere, per un istante, dai risvolti ideali dei venti mesi di durissima guerra civile combattuti in Italia dopo l'armistizio dell'8 settembre 1943 concentrandosi soltanto sugli aspetti materiali del conflitto combattuto tra il 1940 e il 1943, il bilancio relativo presenterebbe aspetti a dir poco sconcertanti. In merito alle perdite umane l'ISTAT ha infatti confermato, sin dal 1957, che tra il 10 giugno del 1940 e l'8 settembre 1943 perirono, in tutto, per cause di guerra, 226.532 italiani (198.501 dei quali militari, quasi per metà scomparsi nel corso della prima stagione di prigionia in mano sovietica), mentre dall'armistizio fino al maggio del 1945 scomparvero altri 217.991 regnicoli, cui vanno aggiunti almeno altri 40.000 successivi decessi legati alle cause belliche (in primo luogo feriti e prigionieri scomparsi nell'Europa orientale), tutti regolarmente riconosciuti dalle severe e sparagnine autorità competenti. Dal punto di vista del sangue, pertanto, l'auspicata *fine* della guerra costò più che non i 38 mesi precedenti.

Dal punto di vista materiale il quadro non cambia. Una volta che si taccia delle dolorose perdite territoriali (condizionate come erano, in ultima analisi, dal diverso punto di vista statunitense e note sin dal 1919, oltre che dall'impossibilità militare di difendere,

dopo il 1945, Pola e la costa occidentale istriana lungo il vecchio confine della serenissima Repubblica dopo la perdita della linea fortificata tra Fiume e il Monte Nevoso realizzata negli anni '20 e '30 nelle zone a pravalenza slava) e che si prenda come punto di riferimento il totale delle bombe sganciate sul nostro paese emerge, infatti, che, su una cifra (approssimata per difetto, visto che non tiene conto dei non trascurabili ordigni sganciati dai tedeschi sul meridione d'Italia dopo l'armistizio) di circa 220.000 tonnellate di bombe abbattutesi sul territorio metropolitano italiano, quelle sganciate prima dell'armistizio non superarono quota 100.000.

I morti civili (uomini, donne e bambini) scomparsi sotto questa tempesta di ordigni furono rispettivamente 18.376 e 41.420 prima e dopo l'armistizio per un totale, complessivo, di 59.796 persone; cifra, quest'ultima, non diversa, in ordine di grandezza, da quella ottenuta sommando alle circa 10.000 vittime delle rappresaglie tedesche e fasciste consumate in terra italiana o, comunque, a danno di italiani, i caduti partigiani e le vittime dei campi di sterminio nazisti.

La perdita del 10% circa del capitale industriale prebellico (valore, quest'ultimo, adottato convenzionalmente, ma, in realtà, poco indicativo, visto che la sola industria meccanica, per esempio, era cresciuta, tra il 1939 e il 1943, del 50% addestrando nuove leve di operai e maestranze e introducendo, per di più, una nuova, razionale organizzazione del lavoro ispirata ai criteri statunitensi sviluppati nel corso degli anni Trenta e subito lungamente studiati nelle università italiane) era dovuta a sua volta, in massima parte, alle distruzioni provocate dal lento succedersi delle campagne terrestri lungo la martoriata penisola, più che ai danni inferti dai bombardamenti prima e dopo l'8 settembre[1].

Il conto finale fu quindi pagato, più che dagli industriali (che beneficarono, per di più, a costo zero, dell'iniezione di tecnologia effettuata dai tedeschi in Italia tra il 1943 e il 1945 e della momentanea, forzata scomparsa, fino al 1950, dei concorrenti germanici in molti settori, primi tra tutti quelli delle macchine utensili e degli autoveicoli) dal risparmio degli italiani, divorato da un'inflazione che finì per attribuire, nel 1947, alla lira del 1940 un quarantaduesimo del suo valore prebellico. Anche questa voce, tuttavia, merita una precisazione.

Fino alla fine del 1942, infatti, il potere d'acquisto della moneta italiana era rimasto sostanzialmente stabile diminuendo, da

allora in poi fino all'armistizio, di un terzo di punto[2].

Dopo l'armistizio la lira venne difesa, nei territori della Repubblica Sociale, dal ministro delle Finanze Pellegrini - Giampietro che riuscì "...mentendo a tutti, valendosi delle cifre come un giocoliere e approfittando del fatto che Mussolini di economia non ne capiva niente ...a bloccare l'oro della Banca d'Italia a Fortezza, a evitare l'inflazione, a pagare i debiti in scadenza sia all'interno sia all'estero e a chiudere la sua gestione, all'arrivo degli alleati, con una lira che valeva varie decine di volte la sua gemella del sud"[3]. Il Regno cobelligerante puntò, viceversa, sulla stipulazione di un accordo con gli Stati Uniti pubblicato e ratificato da Roosevelt in persona nell'ottobre del 1944 mediante il quale il governo degli USA riconosceva a quello italiano il controvalore delle famigerate Amlire, stampate fino a quel momento a man salva, pagandolo in merci e servizi *made in USA* accreditati immediatamente su un apposito conto che permise, finalmente, al ricostituito governo di Roma di effettuare i primi, preziosissimi, acquisti sul mercato americano.

Arrivata, così, alla fine del 1945, a valere 18 volte meno del potere di acquisto del 1940 la lira fu vittima, nei due anni successivi, dei primi governi dell'esarchia andando a questo punto incontro al suo definitivo naufragio postbellico e alla successiva rinascita provocata dall'energica *cura Einaudi* del 1947-48.

Dal punto di vista dei danni, umani e materiali, pertanto, è possibile ipotizzare – beninteso, soltanto sulla comoda base del senno di poi - che un eventuale, ipotetico successo dell'operazione tripartizione tentata nel corso della prima settimana di settembre del 1943 avrebbe risparmiato più di metà dei lutti abbattutisi, complessivamente, sul paese riducendo, altresì, i danni materiali nella misura, stimata prudenzialmente, dell' 80% circa.

In questa rosea ipotesi, per di più, sarebbe stata risparmiata alla nazione, una volta che fossero stati riaperti (dopo l'esaurimento dei tre-quattro mesi canonici di scorte accumulati, proprio a questo scopo, dal generale Favagrossa, responsabile della produzione bellica e finite, viceversa, in mano ai tedeschi dopo l'armistizio) i traffici marittimi con gli Stati Uniti, anche la dura prova del successivo, penoso dopoguerra esauritosi, viceversa, economicamente, soltanto nel 1949.

Le stesse considerazioni valgono anche in senso contrario. Una volta assodato il fatto che il costo della guerra civile e della cam-

pagna d'Italia è stato, proporzionalmente, molto maggiore di quello del conflitto 1940-1943, sembra altresì sostenibile, quanto meno in sede speculativa, l'ipotesi che l'eventuale uscita dell'Italia dal conflitto nel corso del 1944 sarebbe costata comunque assai meno, in termini umani, materiali e, perché no?, morali, rispetto a quel che successe in realtà; sempre che la guerra non fosse già finita, nel frattempo, per conto suo, magari in seguito alla famosa pace con l'URSS cui Hitler sembrò, finalmente, convincersi, ormai troppo tardi, la sera del 10 settembre 1943 con almeno 48, fatali, ore di ritardo sulla tabella di marcia della storia e dopo sei mesi di esitazioni dettate da una natura definita, dal collega Mussolini, *illogica* e *mistica*, se non addirittura demoniaca.

Poiché, per usare un'espressione americana, la trump card del gioco italiano di quell'estate, era rappresentata dalla flotta e, segnatamente, dalle tre 35.000 alla Spezia, presumibilmente ancora esistenti nell'estate del 1944 come in quella del 1943 mentre le riserve tedesche (mal calcolate dal sempre professionalmente scadente Stato Maggiore del Regio Esercito) sarebbero state viceversa sicuramente impegnate altrove, al di là di qualsiasi possibile equivoco, in seguito alla materializzazione dell'atteso, grande sbarco anglosassone in Francia, non si può non concludere, innanzitutto, che

– sarebbe stato meglio non forzare la mano (come invece avvenne, ripetutamente, nell'estate del 1943, da parte dei generali italiani) al vecchio Re[4] Vittorio Emanuele III.

– L'errata (o, meglio, semplicemente mancata) valutazione, da parte dello Stato Maggiore Generale e dei maggiori esponenti del governo e dello stato (fascisti o antifascisti che fossero), delle quantità navali e della natura stessa del potere marittimo provocò, a sua volta, la rovina della nazione[5].

– Il mancato apprezzamento, ancora a molti anni dalla fine del conflitto, di questi stessi meccanismi da parte non solo della classe dirigente italiana di turno (tradizionalmente *terragna*) ma, soprattutto, dell'opinione pubblica, ha contribuito e contribuisce a tramandare un'immagine falsa e deformata degli avvenimenti e, in ultima analisi, della stessa autopercezione della comunità di lingua italiana, dei suoi problemi reali, delle sue possibilità e del suo ruolo nel concerto delle nazioni.

Una condizione, quest'ultima, tanto più preoccupante in quanto foriera di nuovi e (forse) definitivi disastri.

Attivo

Poiché un bilancio non è tuttavia formato solo da voci passive, conviene elencare, a questo punto, sia pure soltanto sommariamente, anche le poste all'attivo dell'operazione armistiziale.

Dopo aver liquidato bruscamente nell'agosto 1943, il dibattito parlamentare intentato dagli inglesi alla camera dei Comuni in merito all'indipendenza della Sicilia, gli Stati Uniti iniziarono a fornire all'Italia, già nel 1943, un complesso di aiuti materiali, a fondo perduto, pari, fino al 1951, a 3, 537 miliardi di dollari e più che a questa cifra (da raffrontare al costo della guerra italiana 1940 – 1945 stimato dall'ISTAT e dagli stessi americani nell'ordine di 94 miliardi di dollari) conviene riferirsi, in sede storica, alle opportunità di lavoro e di guadagno subito offerte da Washington all'appena insediato, nuovo governo di Roma a partire dalla metà di agosto del 1944. La prima, fondamentale, iniziativa americana presa in quei giorni fu quella di opporsi (cozzando, ancora una volta, contro gli inglesi, favorevoli, a loro volta, a una sorta di *privatizzazione* ante litteram) allo scioglimento dell'IRI favorendo, per contro, l'idea della futura Mediobanca.

Gli statunitensi tentarono casomai di giungere, in quel periodo, allo scioglimento dell'AGIP in vista del conseguimento di una posizione di sostanziale monopolio del mercato petrolifero italiano. Lo svagato governo italiano nato in quei mesi accettò subito la richiesta nordamericana e fu solo per un benigno favore della sorte che l'assegnazione, casuale, del compito di liquidatore di quell'ente fosse attribuita a un uomo come Enrico Mattei. Dopo aver appreso, nell'estate del 1945, dall'ingegner Carlo Zanmatti (a sua volta responsabile dell'AGIP sotto la Repubblica Sociale), quello che c'era sotto l'origine stessa della guerra italiana appena conclusa, Mattei riuscì, mediante autentici miracoli e tour de force, a salvare quell'ente dando vita, nel 1953, all'ENI. Anche in quest'occasione, tuttavia, gli americani, sempre portati come sono a stringere buoni rapporti più che a far guerre in base alla regola d'oro secondo la quale, negli affari, tutti devono essere contenti, almeno un poco, arrivarono, nell'estate del 1962, a un profittevole accordo generale, sia pure dopo dieci anni e passa di dura concorrenza.

Va poi ricordato, incidentalmente, il fatto che l'armistizio, per quanto leggermente concepito e peggio condotto, risparmiò all'ancora fragile base industriale italiana sia gli smantellamenti selvaggi messi in atto, fino al 1949, nei vari settori d'occupazione tedeschi, sia il malinconico destino dei passati giganti Steyr (austriaco), privato dai vincitori dei più promettenti rami d'azienda, primo tra tutti quello automobilistico e Skoda (boemo) costretto alla fine, dopo quarant'anni di dissennato regime comunista, a confluire sotto l'ala tedesca diventando una sorta di sottomarca.

Il governo italiano venne inoltre invitato, già nell'autunno del 1944, alla conferenza internazionale del commercio di Atlantic City (con grande imbarazzo dei britannici)[6] e nello stesso periodo (conferenza di Chicago, 1.11.1944 – 7.12.1944, evolutasi poi nella IATA del 1945) l'Italia venne ammessa anche nel programma dell'aviazione civile detto dei *cieli aperti* e contrapposto, tanto per cambiare, con successo, all'opposta politica inglese che tendeva a riservare alle sole società britanniche il monopolio del sorvolo dei territori del loro Impero, ormai in via di liquidazione.

Soprattutto, però, l'Italia fu ammessa sin dall'inizio, su pressioni statunitensi al programma degli accordi di Bretton Woods del 1944 che sancirono, fino al 1971, la libertà di commercio internazionale e il nuovo regime fisso dei cambi ancorato al dollaro e alla banca mondiale.

Ancora una volta il nuovo governo di Roma (formato da personalità che potevano vantare credenziali inappuntabili in materia di democrazia, ma altrettanto positivamente sprovvisto di competenze specifiche) dovette essere trascinato per mano dagli statunitensi sulla via del progresso e della futura prosperità dopo decenni, se non secoli, di *dignitosa miseria*, sofferta dalle famiglia italiane. Come ricorda, infatti, il Professor Savona a pagina 151 del suo "Alla ricerca della sovranità monetaria", edito da Scheiwiller nel 2000: "Il testo del Trattato del 1944 pervenne a Palazzo Chigi in un ambiente di governo *improvvisato* e ancora teso a darsi una distribuzione funzionale dei compiti. Il testo era in inglese, lingua a quel tempo poco conosciuta dagli italiani, adusi a considerarla l'idioma della "perfida Albione"...

Il documento fu passato a un altrettanto improvvisato traduttore che, da buon *traditore*, lo battezzò "accordo sui pascoli brettoni". Per lo scarso interesse che i pascoli brettoni suscitavano in un Governo oppresso dai problemi del dopoguerra, il testo fu relegato

per mesi in un cassetto. Le insistenze del nostro ambasciatore a Washington e dei consessi internazionali rivelarono il disguido...".

A questo passo decisivo frutto – come abbiamo visto – dello smantellamento definitivo, maturato il 29 marzo 1943, della tariffa imperiale britannica grazie al prolungarsi della guerra italiana, seguì, nel 1947, l'adesione italiana al GATT (Accordo generale sulle tariffe e sul commercio), ultima e ancora oggi attuale pietra miliare del lungo e non sempre rettilineo percorso storico dei rapporti italo – americani oggetto di questo studio.

Anche la marina italiana, proprio in quanto oggetto, d'elevato valore intrinseco, più che soggetto delle complesse relazioni intercorse tra Roma e Washington, beneficiò, alla fine, dell'influenza statunitense. La prima, preziosa manifestazione in questo senso si manifestò già nel 1944 nei confronti della flotta mercantile nazionale. Nella primavera di quell'anno, infatti, venne annunciata pubblicamente la futura restituzione dei mercantili italiani sequestrati dagli Stati Uniti tre anni prima.

A questo atto, giudicato poco meno che incredibile dai contemporanei, seguì la fornitura gratuita, a titolo di indennizzo, di diverse, modernissime navi *Liberty* costruite negli Stati Uniti per un tonnellaggio e un numero di navi equivalente alle perdite, verificatesi sotto la bandiera USA, dei piroscafi d'origine italiana. A titolo di confronto vale la pena di notare che gli inglesi, dopo aver appreso questa stessa notizia, preferirono affondare in Normandia, a mo' di frangiflutti, nel corso di quello stesso 1944, tutti i mercantili presi all'Italia all'inizio delle ostilità piuttosto che correre il rischio di doverli restituire, alla fine, ai vecchi armatori su pressione di Washington.

Il governo americano e la U.S.Navy si premurarono, inoltre, sin dall'epoca della conferenza di Teheran nel novembre del 1943, di respingere al mittente una proposta britannica intesa, dopo la fine del conflitto, "a far sì che sopravviva solo una piccola marina italiana o, magari, non rimanga nulla del tutto".

Dopo aver ottenuto, nel 1945, per la cobelligerante Regia Marina, la possibilità di conservare *fuori quadro* le due navi di linea della classe *Doria* allo scopo di non farle perdere la mano in materia di unità maggiori, la marina statunitense rinunciò inoltre, nell'ottobre 1947, alla propria quota di navi italiane prevista dal trattato di pace votato a maggioranza da inglesi, francesi e russi spingendo, per di più, i britannici (ormai legati mani e piedi al carro di

Washington) a fare altrettanto, sia pure con qualche inevitabile mugugno.

Gli americani si adoperarono inoltre, sia pure con qualche concessione di facciata alla *durezza* reclamata dai vecchi alleati, per favorire le varie manovre messe in atto dalla Marina Militare per conservare le due 35.000 superstiti salvo facilitare, anche dopo le (parziali) distruzioni messe in atto, infine, nel giugno del 1948, i disegni volti, fino al 1951, a conservare il *Vittorio Veneto* in vista di un'eventuale (ancorché oggettivamente problematica) rimessa in servizio di quell'unità *cannibalizzando* la gemella *Italia* e ricorrendo ai materiali, occultati in precedenza, dell'incompiuta gemella *Impero*, sostenendo con disinvoltura che erano finiti, dopo la guerra, in mano jugoslava oppure che erano andati perduti "in noti eventi bellici". Persino dal punto di vista dell'efficienza la nuova Marina Militare poté contare su un tangibile aiuto statunitense assicurato – nella logica geopolitica che lega indissolubilmente questi due paesi – ancor prima della vittoria politica governativa verificatasi nelle decisive elezioni del 18 aprile 1948.

Già nel febbraio del 1947, infatti, gli USA cedettero all'Italia, a prezzo di realizzo, quando non a titolo gratuito (in aggiunta a parecchie, preziosissime navi ausiliare e a diversi, indispensabili materiali) una massa di complessivamente 28 motosiluranti. Questa iniziativa raddoppiava, sostanzialmente, la componente operativa di unità veloci costiere che il governo di Roma e lo Stato Maggiore della marina avevano distaccato, sin dall'estate del 1945, in Adriatico in vista del discreto contrasto del contrabbando di armi, uomini e, soprattutto, munizioni, che affluiva dalla Jugoslavia alla volta delle coste italiane (in primo luogo romagnole) allo scopo di rendere possibile la *seconda ondata* vaticinata dal poco controllabile neo maresciallo Tito.

Nel maggio del 1949 fu poi la volta dei tre dragamine di squadra B1, B2 e B3, (ribattezzati ben presto *Antilope*, *Daino* e *Gazzella*), si trattava praticamente delle uniche navi esistenti al mondo, tratte dai ruoli dell'agenzia (civile) tedesca dedita al dragaggio del Mare del nord e del Baltico, che potevano compensare – non avendo ancora il parlamento italiano ratificato l'adesione data il mese prima dal governo di Roma alla NATO in qualità di socio fondatore – il ruolo delle tre non più grosse e assai meno efficienti torpediniere italiane cedute, in quelle stesse settimane, alla Jugoslavia sulla base del trattato di pace.

La stessa logica compensativa (risalente, a sua volta, agli impegni di quel lontano, ma non dimenticato, finire di agosto del 1943) sembra caratterizzare la successiva cessione diretta, da parte della U.S. Navy, su accordi del 1950, di due cacciatorpediniere (i futuri *Artigliere* e *Aviere*) a fronte dei due caccia italiani ceduti, tra il 1949 e il 1950, all'URSS (*Artigliere* e *Fuciliere*) e di tre avvisi appartenenti alla numerosa classe statunitense "DE" ed equivalenti, quanto a dimensioni e ruolo ma, in verità, assai più efficienti, alle tre torpediniere di scorta di costruzione bellica finite in questo stesso periodo ai russi, per tacere della coppia di sommergibili ricevuta nel 1955 dopo che la Marina Militare aveva dovuto radiare e passare all'URSS altrettanti battelli. Persino la corazzata *Cesare* (senz'altro la meno efficiente tra quelle sopravvissute alla guerra) e l'incrociatore *Duca d'Aosta* hanno un loro ideale pendant nella promessa cessione, concordata negli USA nel 1950 dall'allora capo di Stato Maggiore della marina ammiraglio Emilio Ferreri, dapprima di una portaerei di scorta (e dei relativi velivoli dopo aver formato, altresì, negli Stati Uniti, il necessario personale di volo e di governo tratto dai ranghi della Marina Militare) e, dopo aver acquisito con quella nave la necessaria pratica, di una portaerei leggera della classe *Indipendence* sul genere di quelle già promesse, poco prima, dalla U.S. Navy alla Marine Nationale francese.

La successiva guerra condotta ferocemente, tra il 1952 e il 1955 dall'Aeronautica Militare nei confronti della nascente aeronavale, soffocata, alla fine, nella culla, non può certo essere ascritta, a sua volta a carico della marina statunitense, ma soltanto alla cecità dei governi dell'epoca.

Epilogo

Al termine di questo lungo excursus dedicato a ricostruire, alla luce, determinante, del potere marittimo e delle sue leggi, il percorso, sinusoidale, dei rapporti reali intercorrenti, nei secoli, tra l'Italia e gli Stati Uniti, ritengo possano essere tratte le seguenti conclusioni:

gli italiani, dato il perdurare degli effetti geopolitici negativi che caratterizzarono, dopo le invasioni barbariche, l'età Carolingia, non hanno, storicamente, nulla da guadagnare da una troppo stretta intesa tra Germania e Francia; quando poi a queste due

realtà (saldatesi per effetto della débâcle del 1940 e dei successivi trattati del 1957 e accumunate, per esempio, dalla venerazione, recentemente riproposta in modo clamoroso, del vecchio imperatore, chiamato dagli uni Charlemagne e dagli altri Karl der Grosse) si somma, saltuariamente, un'intesa, tattica, con i vecchi sassoni di Oltremanica, il disastro è assicurato.

Il ruolo italiano è, pertanto, nei secoli, quello della testa di ponte della maggiore potenza extraeuropea (non, si badi, anti – europea, come furono, per esempio, nei tempi passati, gli arabi delle grandi conquiste mussulmane, i mongoli, i turchi ottomani e le Russie, zarista e sovietica) di turno, si tratti dei bizantini, della Spagna imperiale e oceanica, dell'Inghilterra settecentesca e, oggi, degli Stati Uniti in vista del mantenimento di un equilibrio fondamentale tanto delicato quanto indispensabile per il progresso e il benessere della comunità.

Naturalmente, come per tutte le teste di ponte, il problema principale è rappresentato dalla separazione fisica, rispetto alle linee interne della controparte, delle altre entità statali messe, geopoliticamente nelle stesse condizioni: in pratica la Gran Bretagna, Israele e, sia pure a corrente alternata, la Spagna, nonostante le passate e, talvolta, inquietanti, controversie sorte periodicamente con queste stesse nazioni.

Il vero limite costituzionale di questa costruzione transatlantica, così determinante per la storia dell'Italia degli ultimi cento anni, è però rappresentato dalla natura stessa, profondamente autocratica, del sistema statunitense. La senile passione del già rigido puritano Wilson per la propria giovane moglie, la pallottola che fermò il Presidente Kennedy, i nervi di Johnson, logorati dal Vietnam, l'impeachment di Nixon, la malattia di George Bush padre e le debolezze dei coniugi Clinton sono stati, infatti, avvenimenti che non hanno mancato di provocare ricadute, spesso assai gravi, anche sul nostro paese.

Il rapporto italiano con gli USA – al di là delle larvate pretese di autonomia sostenute dal nostro paese tra il 1939 e il 1942 – è, comunque, dal 1917, il perno della politica economica, interna e, conseguentemente, internazionale, dei vari governi succedutisi a Roma nel corso degli ultimi ottanta e passa anni.

Questa situazione magari poco evidente in seguito al *congelamento* delle varie posizioni europee determinato dalla guerra fredda, è tornata di stringente attualità a partire dal 1990 come evidenziano, tra l'altro, le note vicende internazionali e militari succedutesi da allora in poi.

Anche senza voler scomodare le tesi dell'inglese professor Paul Kennedy – più volte citato in queste pagine – enunciate per la prima volta nel 1987 e dedicate all'"inevitabile decadenza, nel corso del XXI secolo, della potenza americana, destinata a logorarsi come già successe, in passato, a tutti i precedenti *signori del mare, da Atene in poi*" e quelle, recentissime e assai pubblicizzate dopo l'11 settembre 2001, di Samuel Huntington, il teorico dello *scontro delle civiltà* secondo cui è in atto, dal 1989, una nuova, eterna e fatale lotta tra la Grande potenza mondiale (USA) una *Grande potenza regionale* in formazione identificata nella UE (ma coincidente, in pratica, con la riunita Germania sommata all'appendice francese)[8] è evidente che un buon rapporto tra Washington e Roma può solo contribuire, come dimostra tra l'altro l'esperienza, pagata sul campo e col sangue, maturata in Libano, in Somalia, nei Balcani e in Irak, a una reciproca, utile comprensione tra le due sponde dell'Atlantico.

Lo strumento privilegiato (verrebbe da dire l'unico, o quasi) di questo rapporto preferenziale con gli Stati Uniti è storicamente rappresentato dalla Marina Militare[9].

Nonostante la sempiterna, secolare refrattarietà della classe politica nostrana agli argomenti marittimi in generale e al concetto di Potere Marittimo in particolare, al momento del dunque il *peso* decisivo è sempre stato quello delle unità maggiori della marina, come dimostra la recentissima vicenda della portaerei leggera *Garibaldi* inviata (dopo il silenzioso intervento in Adriatico del 1999) a partecipare, su richiesta statunitense, alle operazioni connesse a un conflitto di montagna come quello afgano costringendo i perplessi francesi a far uscire, a loro volta, dal bacino di carenaggio di Tolone, l'ancora troppo nuova *Charles de Gaulle* permettendo, in questo modo, all'ormai numericamente insufficiente e sempre troppo sparpagliata U.S. Navy, forte ormai di sole dieci portaerei in tutto, di mettere a segno il classico colpo dei due piccioni con una fava.

Ancora una volta, pertanto, come venti, cinquanta, sessanta, novanta, cento e più anni fa, il destino, il lavoro, i risparmi, il futuro e la vita stessa di decine di milioni di famiglie di italiani poggiano sulla solida base di quarantamila uomini (e, ora, anche donne) in blu e sulle loro sempre troppo poche navi. Che Dio li benedica.

---

(1) Diverso è il discorso relativo alle spoliazioni. Per i beni e le materie prime incamerati sveltamente dagli inglesi e dagli statunitensi (questi ultimi interessati, più che altro, al Know-how), non ci fu nulla da fare (vedi, per esempio, l'illuminante "La fonderia del Pignone, ed. Electa, Firenze, 1983, ppgg. 235 – 237). Per le rapine eseguite dai tedeschi, viceversa, gli statunitensi permisero, dal 1945 al 1949 – nonostante l'immediata, acida opposizione degli inglesi – a un'apposita missione militare italiana d'ispezionare tutta la Germania (settore sovietico escluso) e l'Austria consentendole di recuperare i beni italiani sequestrati o "acquistati" dai tedeschi a spese del Regio Governo e della Repubblica Sociale. Fu così possibile riportare, tra l'altro, al di qua dei confini, l'attrezzatura del nuovissimo centro siderurgico di Cornigliano asportata e, in pratica, mai utilizzata dai germanici che si erano limitati ad accantonarla, intatta, in attesa di improbabili tempi migliori.

(2) Vera Zamagni, op. cit. pg. 14.

(3) Luigi Bolla, Perché a Salò, ed. Bompiani, Milano, 1982, pg. 52. Il tesoro della Banca d'Italia depositato a Fortezza fu poi salvato, nell'aprile del 1945, da una banda di soli 5 partigiani guidata, nel corso di una brillante azione che si può definire, semplicemente, da manuale, dal veneziano Pietro Ferraro, genero del Conte Cini.

(4) Il Sovrano, che già nel gennaio del 1943 aveva deciso di por termine al regime fascista, osservò, invero, col generale Puntoni, il 16 marzo 1943, che "...bisogna scegliere il momento giusto ed evitare nella maniera più assoluta di compere colpi di testa...Uno sbaglio nella scelta del tempo potrebbe essere fatale per il paese" ". Paolo Puntoni, op. cit. pg. 126.

(5) La memorialistica è ricca, in verità, di prove solari della più crassa ignoranza e incomprensione dei termini del potere marittimo da parte di generali ed esponenti del passato regime, per tacere delle controparti antifasciste. Un uomo come il conte Cini, fondatore e armatore della Società di navigazione Adriatica, aveva, viceversa, ben presenti i termini della questione, per tacere del Re e dello stesso Mussolini. Quest'ultimo, infatti, a furia, magari, di errori gravi, aveva acquisito, in vent'anni di governo, una certa qual praticaccia affinata, infine, dalla guerra. La presa del potere da parte dei generali dopo il 25 luglio e l'emarginazione, in un modo o nell'altro, nel

corso del mese d'agosto del 1943, di tutti coloro che, come la Principessa di Piemonte, Grandi, Muti, Cavallero, Bottai e Volpi, potevano interferire con i nuovi rapporti in corso di avvio con gli anglosassoni, sprecarono, peraltro, anche quest'ultima chance.

(6) Egidio Ortona (Anni d'America, op. cit.) narra che il Ministero degli esteri – intento a dar corso all'epurazione – seppe, nel settembre del 1944, dell'invito dell'Italia ad Atlantic City e della decisa concessione, deliberata a Washington, di un primo prestito di 50 milioni di dollari (somma, quest'ultima, importante visto che superava, da sola, come valore, la consistenza delle riserve della Banca d'Italia del 1940) soltanto grazie a una segnalazione pervenuta a Roma da parte della delegazione della società Pirelli domiciliata in Spagna. Per fortuna i tecnici e gli esponenti di quella società, desiderosi di tutelare, oltre ai propri comprensibili interessi, anche quelli della nazione, agirono in tempo permettendo al governo di accettare, con grato animo, il finanziamento in questione prevenendo di stretta misura, l'immediata, articolata opposizione fatta nella capitale americana da Londra e dal governo insurrezionale di Tito.

(7) A loro volta la Regia Marina dapprima e la Marina Militare poi, aiutarono concretamente, sin dal 1945, l'emigrazione ebraica clandestina in Palestina beffando più volte l'occhiuta vigilanza degli inglesi fino a quando, nel 1948, le pressioni londinesi divennero tali da spingere il governo, con la connivenza degli Stati Uniti, a passare la mano all'Aeronautica Militare. Warship International, 4/1997, ppgg. 423-424. Franco Maugeri, Ricordi di un marinaio, ed. Mursia, Milano, 1980.

(8) Lectio magistralis tenuta all'Università di Torino il 17 maggio 2002, vedi La Stampa, 18 maggio 2002.

(9) L'interesse e il rispetto professionale nutriti dalla U.S. Navy nei confronti della marina italiana (di cui era perfettamente nota – come evidenziano i documenti statunitensi oggetto di questo studio – la completa estraneità, durante e dopo le trattative, rispetto agli avvenimenti armistiziali) è testimoniata, in epoca non sospetta, dal seguente brano, tratto dal manuale di E. Mead Earle "Maker of Modern Strategy", pubblicato nel 1948 dalla Princeton University Press e adottato come libro di testo dall'accademia della U.S. Navy di Annapolis: "...La flotta italiana del 1880 era l'antenata diretta di quella del 1930; il suo obiettivo era quello d'interferire nel dominio del Mediterraneo esercitato da una flotta superiore. Nella primavera del 1943 gli sforzi degli italiani per il conseguimento di più vasti obiettivi erano falliti; ma la loro flotta aveva costituito una costante minaccia al traffico inglese nel Mediterraneo. Con l'aiuto dell'aviazione essa aveva protetto la vulnerabile costa italiana da serie operazioni di sbarco. Nell'infelice situazione strategica dell'Italia, tutto ciò ha costituito un considerevole successo. La flotta di Mussolini non era riuscita a conquistare il dominio del mare, ma aveva costantemente impedito la libertà di movimento degli Inglesi. Sessant'anni fa gli strateghi italiani avrebbero difficilmente potuto sognare un risultato migliore". Rivista Marittima, luglio 1950, pg. 75-6.